aero JOURNAL HORS-SERIE
Février - Mars 2013
HS N° 14

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

120 SECONDES FATALES

LA BATAILLE DE MIDWAY

120 SECONDES FATALES
LA BATAILLE DE MIDWAY

TEXTES : CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT
PROFILS : JEAN-MARIE GUILLOU
COUVERTURE : JERRY BOUCHER

SOMMAIRE

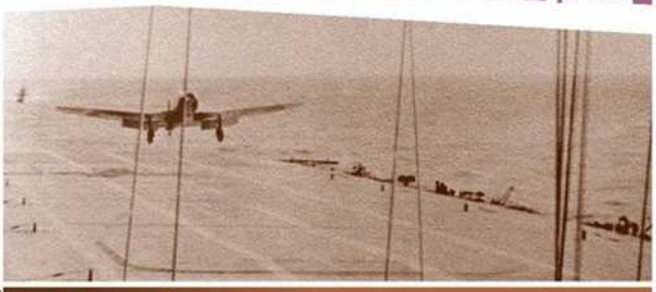
CHAPITRE 1 LE SYNDROME DE LA VICTOIRE p. 4

CHAPITRE 2 VEILLÉE D'ARMES p. 14

CHAPITRE 3 LA BATAILLE DE MIDWAY p. 24

CHAPITRE 4 MIDWAY CONTRE-ATTAQUE p. 34

CHAPITRE 5 LA DÉCISION FATALE p. 50



CHAPITRE 6 NAVIRES APPAREMMENT ENNEMIS p. 54

CHAPITRE 7 LE SACRIFICE DES TORPILLEURS p. 58

CHAPITRE 8 WILDCAT CONTRE ZÉRO p. 74

NOTAM

Si la bataille de Midway semble s'être jouée sur le fil du rasoir, une analyse plus fine démontre que les graves erreurs stratégiques des Japonais ont été rédhibitoires et que la chance n'a tenu qu'un rôle mineur dans leur déroute.

En général (et même en amiral), les choses se passent comme ça, parce qu'elles ne peuvent pas se passer autrement. Et le hasard a souvent bon dos, parce que les décisions du passé sont autant de bombes à retardement qui ne demandent qu'à exploser au moment où l'on s'y attend le moins.

Alors, oui, la victoire américaine s'est jouée en 120 secondes – les deux minutes qui ont permis aux bombardiers en piqué de planter leurs bombes sur trois des quatre porte-avions de la *Kidô Butai*. Mais ces deux minutes fatales ne sont que la résultante d'un certain nombre d'errements stratégiques et de lacunes techniques de la Marine impériale.

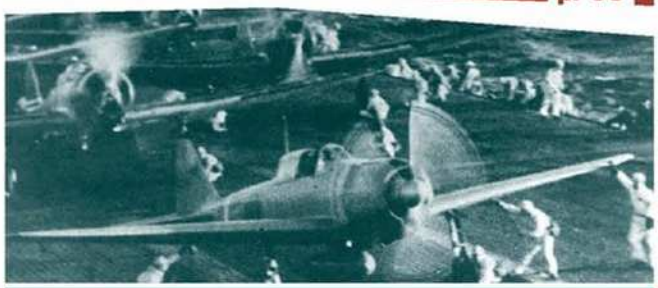
Tournant de la guerre du Pacifique, la bataille de Midway l'a effectivement été, en raison de la perte de quatre des six porte-avions d'escadre que comptait la Marine impériale. Toutefois, si le sort des armes avait été inverse, le Japon n'y aurait remporté aucun succès décisif face à un géant industriel tel que les États-Unis, aucune avancée suffisante pour contraindre Roosevelt à négocier la paix. La Marine impériale aurait certes gagné du temps, six mois, un an peut-être, mais cent fois elle aurait dû remettre l'ouvrage sur le métier, et à ce petit jeu, elle n'était ni préparée ni armée.

Pour n'avoir su ou pu définir une stratégie cohérente, les Japonais vont perdre cette bataille, dont le destin sera finalement scellé en deux minutes – 120 secondes qui consacreront le naufrage stratégique de la Marine impériale et celui de quatre de ses plus précieuses unités.

CJE

CHAPITRE 9 CENT VINGT SECONDES FATIDIQUES p. 80

CHAPITRE 12 TRISTES TROPIQUES p. 104



CHAPITRE 10 L'EMPIRE CONTRE-ATTAQUE p. 88

CHAPITRE 13 DÉBÂCLE TACTIQUE NAUFRAGE STRATÉGIQUE p. 112

CHAPITRE 11 LA FIN DES ILLUSIONS p. 98

A ANNEXES p. 120

Aérojournal Hors-Série n°14
Février - Mars 2013

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0715 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 09 66 02 34 75
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 09 70 63 19 99
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Secrétaire de rédaction Y. Mahé
Correctrice B. Watellier
Service commercial F. Sintive
Direction artistique A. Gola
Infographie B. Drenec
M. Mioduszewska, A. Giancaterina

Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
1070 Anderlecht - Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE 1

« Si vous me donnez l'ordre de faire la guerre, alors je peux vous garantir une succession de victoires pendant les six premiers mois. Mais si elle dure, je ne peux vous donner aucune assurance en ce qui concerne notre victoire finale. »

Yamamoto Isorokû (1884-1943)

LE SYNDROME DE LA VICTOIRE

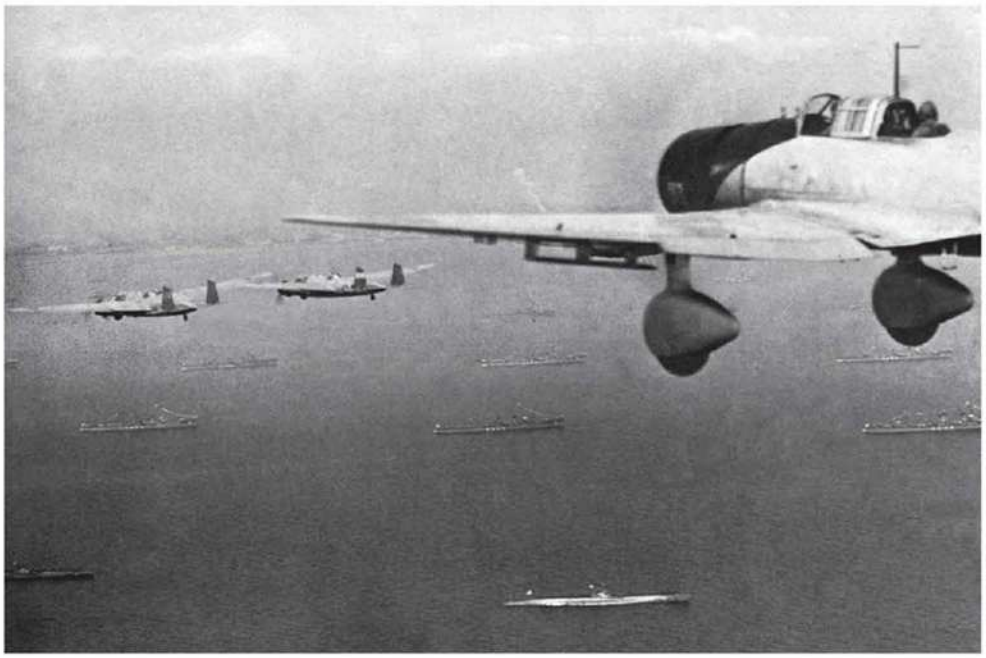
Ce que les Japonais appellent la « Deuxième phase des opérations » n'est rien d'autre que la rançon directe du double échec de Pearl Harbor : échec de n'avoir pu trouver les porte-avions américains, échec de n'avoir su détruire la base navale.

De cette erreur stratégique majeure, alors qu'ils avaient toutes les cartes en main pour abattre leurs atouts, les Japonais ne s'en relèveront jamais.

LE TEMPS DES DIPLOMATES

En 1936, le Grand empire du Japon (*Dai-nippon Teikoku*) compte environ 100 millions d'habitants, dont les trois quarts résident dans les quatre principales îles japonaises (Honshû, Hokkaidô, Kyûshû et Shikoku). Le pays est totalement dépendant de ses importations en matières premières (et même en nourriture, puisqu'il n'est pas autosuffisant en riz, base de l'alimentation traditionnelle), comme le coton, le minerai de fer, la bauxite, le caoutchouc et, surtout, le pétrole – à l'exception du charbon et du bois. Son problème est donc de s'assurer d'un approvisionnement régulier qui ne puisse pas être remis en cause par des relations conflictuelles avec ses fournisseurs. Or, ceux-ci sont essentiellement les colonies du Sud-Est asiatique sous dépendance des pays occidentaux (France, Grande-Bretagne et Pays-Bas) et, en ce qui concerne l'acier et le pétrole, les États-Unis.

En novembre 1936, le Japon et l'Allemagne nazie signent le Pacte Anti-Commintern (une alliance dirigée contre le communisme international et surtout soviétique). Des tiraillements surgissent aussitôt au sein du grand état-major impérial entre les partisans de la « frappe au Nord » (envahissement de la Sibérie orientale) et ceux de la « frappe au Sud » (envahissement du Sud-Est asiatique), afin de mettre la main sur les matières premières indispensables au Japon sans attaquer frontalement les nations occidentales.



▲ Démonstration de force de la Marine impériale japonaise dans la baie de Yokohama, en 1940. Des Mitsubishi G3M et des Aichi D3A survolent la flotte. (Archives Caraktère)

En juillet 1937, l'Armée japonaise, estimant qu'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même, organise un *casus belli* en Chine – un pays aux ressources naturelles limitées mais isolé, puisqu'il n'est contrôlé directement ni par l'URSS ni par les puissances occidentales. Elle peut ainsi passer à l'offensive et gagner rapidement un terrain considérable, mais elle s'enlise ensuite dans une guerre continentale qui semble sans fin. En 1938, malgré ses déboires en Chine, elle n'hésite pas à déclencher un conflit territorial avec l'URSS au sujet de la Mandchourie, qui sera connu sous le nom « d'incident du Nomonhan », mais la déculottée subie au cours de deux affrontements directs incite le Japon à demander un cessez-le-feu en septembre 1939. C'est-à-dire à peu près au moment où Tokyo apprend la signature du Pacte de non-agression entre son alliée, l'Allemagne, et son ennemie, l'URSS. Le choc est pour le moins rude. La « porte du Nord » vient de se refermer.

En juillet 1940 est adopté le projet de la Sphère de coprospérité du Grand Sud-Est asiatique, fondé sur l'hypothèse, alors très plausible, de la rapide défaite de la Grande-Bretagne (nous sommes en pleine Bataille d'Angleterre). Les deux autres nations coloniales, la France et les Pays-Bas, étant déjà hors jeu, une victoire d'Hitler débarrasserait l'Asie de l'influence britannique et isolerait les États-Unis. Le 27 septembre 1940, l'Allemagne, l'Italie et le Japon établissent les puissances de l'Axe en ratifiant le Pacte Tripartite, dont les obligations réciproques des pays signataires restent floues pour ne pas dire inexistantes. Destiné à dissuader les États-Unis d'entrer en guerre, il ratera son objectif et, pire, ne permettra même pas de mettre au point une stratégie concertée pour s'attaquer à leur véritable ennemi commun : l'Union soviétique. Il faut dire aussi que l'Armée et la Marine japonaises ayant déjà bien du mal à se mettre d'accord sur une stratégie commune, on voit mal comment elles en auraient adopté une au niveau international. Chaque pays poursuivra donc ses propres objectifs, sans forcément prévenir les deux autres de ses intentions.

◣ Chasseurs Nakajima A2N, bombardiers en piqué Aichi D1A1 et bombardiers-torpilleurs Mitsubishi B2M parés au décollage sur le pont d'envol du *Kaga*, durant la guerre sino-japonaise. (Kure Maritime Museum)

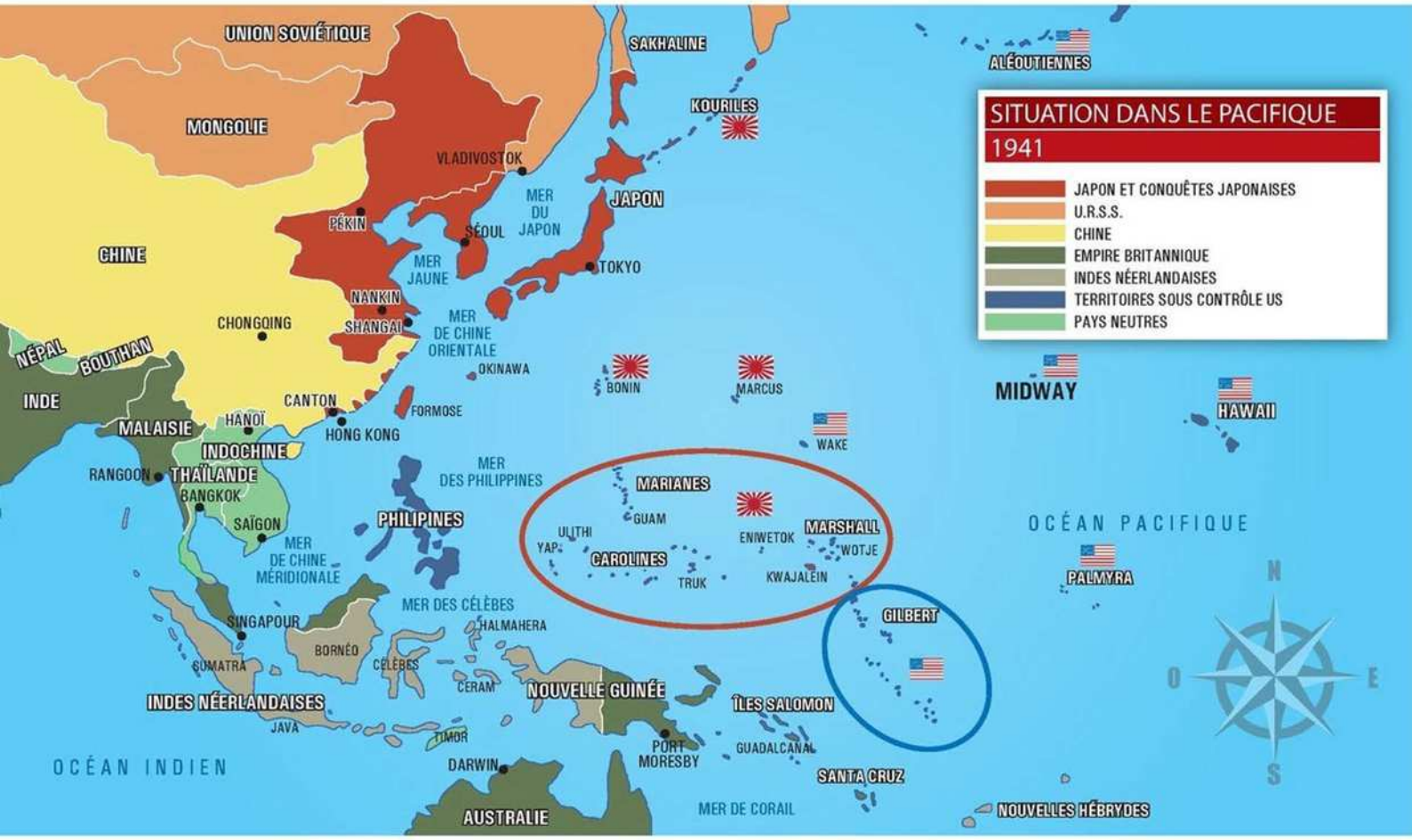
Cependant, pour avoir les mains libres, il est indispensable de sécuriser les frontières communes avec l'Union soviétique. Le 13 avril 1941, le Japon et l'URSS signent à leur tour un pacte de non-agression. C'est la réponse du berger à la bergère à propos du traité conclu par Molotov et Ribbentrop.

Son avantage immédiat – la tranquillité d'esprit à l'Ouest – a un effet pervers pour le Japon. Ce pacte libère les nombreuses armées soviétiques massées en Mandchourie, qui se retrouvent face aux Allemands à l'hiver 1941, empêchant Hitler d'ouvrir la « porte du Nord » de l'intérieur ! Or, ne désespérant pas d'arriver à ses fins, l'Armée impériale calque ses objectifs sur la probable victoire de la Wehrmacht, n'attendant que le moment propice pour dénoncer à son tour le pacte de non-agression, prendre l'Armée rouge à revers et se partager la dépouille de feue l'Union soviétique.

Toutefois, le plan d'une invasion du Sud-Est asiatique, bien plus réaliste, car ne dépendant pas d'un hypothétique succès d'un allié peu fiable, est définitivement arrêté en juillet 1941, fortement encouragé par la Marine, qui planche déjà sur une attaque de Pearl Harbor depuis six mois. L'Armée met son grand projet en veilleuse.

Comme on le sait, la « Première phase » s'est achevée sur un succès inespéré par son ampleur et sa rapidité. Après qu'un véritable tsunami a coulé la flotte américaine à Pearl Harbor, l'onde de choc a ravagé la Birmanie, la Malaisie, Bornéo, Java, Sumatra et une partie des Philippines, submergé la Nouvelle-Bretagne, Wake et les Gilbert, et aspergé la Nouvelle-Guinée. En moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire et avec des pertes modestes, le Japon a mis la main sur de vastes et riches territoires, qui vont lui procurer toutes les matières premières stratégiques qui lui font tant défaut : pétrole, minerai de fer, bauxite, métaux rares, caoutchouc et... riz. Néanmoins, début 1942, l'Armée caresse encore l'espoir d'envahir la Sibérie, quand la Wehrmacht reprendra l'offensive au printemps 1942.

▼ 13 avril 1941. Sous les yeux de Staline et Molotov, le ministre des Affaires étrangères Matsuoka Yosuke signe à Moscou le pacte de non-agression avec l'URSS : la Japon a désormais les mains libres pour son plan de conquête du Sud-Est asiatique. (Archives Caraktère)



LA « DEUXIÈME PHASE D'OPÉRATIONS »

Parmi tous les membres influents des états-majors impériaux, l'amiral Yamamoto Isorokû [1] est peut-être le seul à avoir compris la répercussion de la Déclaration de Washington, proclamée le 1er janvier 1942 par vingt-six nations qui se sont engagées à ne conclure ni armistice ni paix séparés avec les pays totalitaires contre lesquels elles sont en guerre jusqu'à leur reddition inconditionnelle. L'idée, qui prévalait alors au Japon, que la succession des désastres militaires qui se sont abattus sans interruption sur les Britanniques et Américains depuis un certain 7 décembre 1941 [2] les amènerait à sortir de la guerre au plus vite et à n'importe quel prix, est devenue caduque. Désormais, pour contraindre les Alliés à s'asseoir autour d'une table pour discuter, il s'avère nécessaire de capturer Ceylan et les îles Hawaii. La perte de bases navales majeures (Trincomalee et Pearl Harbor) contraindrait en effet la Royal Navy à se réfugier en Afrique orientale et l'*US Pacific Fleet* sur les côtes de Californie. Ces deux marines, trop séparées pour cumuler leurs forces, ne disposeraient alors plus du rayon d'action nécessaire pour interférer avec les opérations japonaises dans le Sud-Est asiatique, la supériorité navale écrasante du Japon faisant le reste.

Sa position de commandant de la Flotte combinée fait de Yamamoto un personnage très influent, puisqu'il ne prend ses ordres qu'auprès de l'empereur. Il urge le Grand quartier général impérial (GQGI) d'entreprendre ces actions le plus vite possible. À cette date, le Japon n'ayant pas encore mis la main sur les riches champs pétrolifères des Indes néerlandaises ni sur la gigantesque raffinerie de la Royal Dutch Shell à Balikpapan, la Marine impériale tire sur les stocks constitués avant-guerre, or ceux-ci auront fondu bien avant l'été 1942 [3].

À partir du 23 janvier 1942, le GQGI se réunit pour une série de conférences interarmées dans le but de déterminer la « Deuxième phase d'opérations ».

Le choix se pose maintenant entre consolider ou poursuivre la marche en avant. L'Armée, « caramélisée » en Chine, cherche plutôt à atermoyer, le temps qu'Hitler lui mâche le boulot en enfonçant définitivement les défenses soviétiques. À l'inverse, la Marine, qui se sent le vent en poupe, n'a aucune intention de s'arrêter en si bon chemin.

[1] Les noms sont donnés selon la tradition japonaise : patronyme d'abord, prénom ensuite.

[2] Pour des raisons pratiques et dans un souci d'harmonisation, nous avons adopté les dates et heures américaines. Midway se trouvant de l'autre côté de la ligne de changement de date, Tokyo est à J+1.

[3] De toute façon, les Japonais tireront peu d'essence des Indes néerlandaises : les destructions opérées par les Hollandais avant leur départ ne permettront pas de reprendre l'exploitation avant début 1943. Le sévère blocus des sous-marins américains et le dédain de la Marine impériale pour tout ce qui n'est pas un navire de guerre empêcheront ensuite d'en acheminer la majeure partie jusqu'au Japon.

▶ Le vice-amiral Nagumo Chûchui, commandant la 1re Flotte aérienne ou Flotte mobile, la puissante *Kidô Butai*. Dernier commandant de la garnison de Saipan, il se suicide le 6 juillet 1944, quand les Américains prennent pied sur l'île. Il sera promu amiral à titre posthume. (Library of Congress)

▲ 7 décembre 1941. Yamamoto Isorokû vient de frapper un grand coup : la flotte du Pacifique gît dans la rade de Pearl Harbor. (US NARA)

Son point de vue est fort compréhensible. Depuis le début du conflit, elle vole de succès en succès. En l'espace de quelques jours, elle a coulé la majeure partie de la flotte du Pacifique américaine dans la rade de Pearl Harbor et envoyé par le fond deux fleurons de la Royal Navy, le *Repulse* et le *Prince of Wales*. Et ce n'est pas la modeste escadre de l'amiral néerlandais Karel Doorman qui l'empêche de dormir ; d'ailleurs, la Marine japonaise lui fera subir un sort identique un mois plus tard. Voilà 400 ans que le Japon n'a pas été vaincu sur mer, pourquoi le doute naîtrait-il maintenant dans l'esprit de l'amiral Nagano Osami, chef d'état-major de la Marine impériale, et de ses subordonnés ?

Yamamoto présente son projet : la capture de Ceylan et des îles Hawaii. Très vite, l'Armée se défile, prétextant ne pas avoir les effectifs suffisants ; sans doute parce qu'elle compte surtout les utiliser pour ses propres objectifs. L'opération contre Ceylan se limitera à un raid des porte-avions du vice-amiral Nagumo Chûchui, commandant la 1re Flotte aérienne, autrement dit, chef de la redoutable *Kidô Butai* (Force mobile), la fine fleur de l'aéronavale qui s'est illustrée à Pearl Harbor.

De son côté, Nagumo propose l'occupation simultanée de la Nouvelle-Guinée et des îles Salomon, places fortes devant servir de tremplins pour des actions ultérieures contre les Fidji, Samoa et l'Australie, première étape pour couper le cordon ombilical entre les États-Unis et cette dernière. Il envisage même de débarquer en Australie, mais essuie un refus de la part de l'Armée, parce que cette opération consommerait au moins dix divisions et qu'elle souhaite les avoir sous la main pour occuper la Sibérie orientale.

Le contre-amiral Ugaki Matome, chef d'état-major de la Flotte combinée, fait alors une contre-proposition : la conquête des îles de Midway, Palmyre et Johnson.

L'opération contre Midway ouvre pour Yamamoto une voie intéressante sous la forme de la possibilité de régler son compte une fois pour toutes à l'US Navy, si, comme il l'espère, elle sort en force pour s'y opposer. Depuis la brillante victoire de Tsoushima contre la flotte russe en mai 1905, la doctrine de la Marine impériale repose sur la recherche de « la » confrontation directe, celle qui détermine de manière radicale et définitive la suprématie des mers.

D'un autre côté, si les Américains ne réagissent pas, la conquête de Midway, avec l'augmentation du périmètre de sécurité autour des îles de la Mère-patrie qui s'ensuivra, contraindra peut-être Roosevelt à négocier la paix, car, si reconquête il doit y avoir, pour les Américains elle sera très longue et très coûteuse.

Yamamoto semble assez satisfait par le plan de son chef d'état-major, car, sans être aussi ambitieux que le sien, il offre une solution « dégradée » digne d'intérêt. Mais il est le seul. En effet, le GQGI ne partage pas du tout son point de vue, et un conflit ouvert éclate entre eux.

Seize bombardiers américains vont mettre tout le monde d'accord.

YAMAMOTO ISOROKÛ

Né le 4 avril 1884 à Nagaoka (préfecture de Niigata), Takano Isorokû, fils d'un samouraï de rang subalterne, n'aurait jamais connu la carrière qui sera la sienne s'il n'avait pas été adopté dans son adolescence par le baron Yamamoto, une pratique fort répandue au Japon chez les familles sans descendance mâle. Isorokû permet ainsi de perpétuer le nom d'un grand samouraï, qui trouva une mort glorieuse lors de la guerre civile de 1868.

Entré à l'Académie navale d'Etajima à 16 ans, il en sort en 1904 avec le grade d'enseigne de vaisseau et est affecté au croiseur *Nisshin*. C'est à son bord qu'il participe à la bataille décisive de Tsoushima (mai 1905) contre la Marine russe. Blessé par l'explosion d'une batterie, il perd l'index et le majeur de la main gauche.

Après la guerre, il sert à bord de plusieurs bâtiments et suit les cours réservés aux officiers pour passer les concours qui lui permettent de monter en grade. En 1916, il est promu capitaine de corvette.

En 1918, il se marie à Reiko, avec laquelle il aura deux fils et deux filles. Cependant, il s'agit avant tout d'une union répondant à la politique nataliste de l'époque, et elle n'empêchera pas Isorokû de collectionner les aventures extraconjugales.

Mais qui est-il vraiment ? Son mètre soixante, ses soixante kilos, son allure voûtée et ses manières affables dissimulent une personnalité très forte et rigoriste. Fuyant l'alcool à cause d'un ulcère à l'estomac, mais recherchant la compagnie des femmes, Yamamoto consacre des nuits entières à écrire des poèmes ou à jouer au poker et au shogi (sorte de jeu d'échecs), où il est passé maître grâce à son intuition, ses réactions imprévisibles et sa façon exceptionnelle de calculer les risques. Ceux qui l'ont approché le décrivent comme un esprit brillant et cultivé, dont le charisme impose un respect naturel.

En 1919, il est envoyé aux États-Unis pour étudier les problèmes liés à la conversion des navires de guerre au mazout. Il s'inscrit à l'*US Naval War College* et à l'université de Harvard. Il retourne aux USA à plusieurs reprises, d'abord comme aide de camp d'un amiral, puis, en février 1926, comme attaché naval auprès de l'ambassade japonaise à Washington.

Promu capitaine de vaisseau en 1923, il s'intéresse de près à l'aviation navale et entre à l'académie de Kasumigaura. En août 1928, il obtient son premier commandement en mer à bord du croiseur *Isuzu*. Le mois de décembre 1928 marque un tournant, non seulement dans sa carrière, mais surtout dans sa vision de la guerre moderne : il prend le commandement de l'un des premiers porte-avions de la Marine impériale, l'*Akagi*.

Fin 1929, il est appelé au Bureau des affaires navales du ministère de la Marine. Il participe à la conférence de Londres d'avril 1930 sur la limitation des armes navales. Sa ratification par le Japon a de lourdes conséquences. Le 15 mai 1932, onze jeunes officiers de la Marine assassinent le Premier ministre et tentent un coup d'État. La cour martiale rend un verdict particulièrement clément, puisque les accusés seront relâchés peu de temps après, ce qui porte un rude coup à la démocratie parlementaire japonaise et consacre la montée d'un nationalisme militariste.

Promu vice-amiral après la première conférence de Londres, Yamamoto dirige la délégation de son pays à la conférence de 1936, qui voit le Japon claquer la porte des négociations.

Le traité de Washington, puis celui de Londres, ayant limité la puissance navale de son pays, il faut trouver une solution de rechange. Yamamoto est le premier à comprendre que le porte-avions et son aviation embarquée compenseront largement le déficit de tonnage. Sa stratégie navale, novatrice pour l'époque, consiste en une guerre en trois

▼ Le capitaine de corvette Yamamoto Isorokû (deuxième en partant de la droite), lors de sa prise de fonction d'attaché naval auprès de l'ambassade du Japon à Washington, le 17 février 1926.
Avec lui, de gauche à droite : le capitaine de corvette Hasegawa Kiyoshi, son prédécesseur, le secrétaire d'État à la Marine, Curtis D. Wilbur, et le chef des opérations navales de l'US Navy (autrement dit son chef d'état-major), l'*Admiral* Edward W. Eberle. (Library of Congress)

LA COLÈRE EST MAUVAISE CONSEILLÈRE

Le 18 avril 1942, à 08h20, le *Lieutenant Colonel* James H. « Jimmy » Doolittle s'élance à bord de son B-25B Mitchell depuis le pont du porte-avions USS *Hornet* (CV-8), bientôt suivi par quinze autres. Vers midi, ils lâchent leurs charges offensives sur Tokyo, Yokohama et quelques autres grandes villes [4]. Larguées au petit bonheur la chance, dispersées sur plusieurs objectifs, les bombes causent peu de dégâts. Mais ce n'était pas le but de l'opération : il consistait surtout à regonfler le moral de la population américaine, au plus bas après une suite ininterrompue de défaites jusqu'à la récente chute de Bataan. Au Japon, les quelques bombes tombées sur la capitale sont ressenties comme autant de camouflets, et s'il y a une chose que les Orientaux détestent, c'est bien de perdre la face.

La colère des Japonais sera mauvaise conseillère.

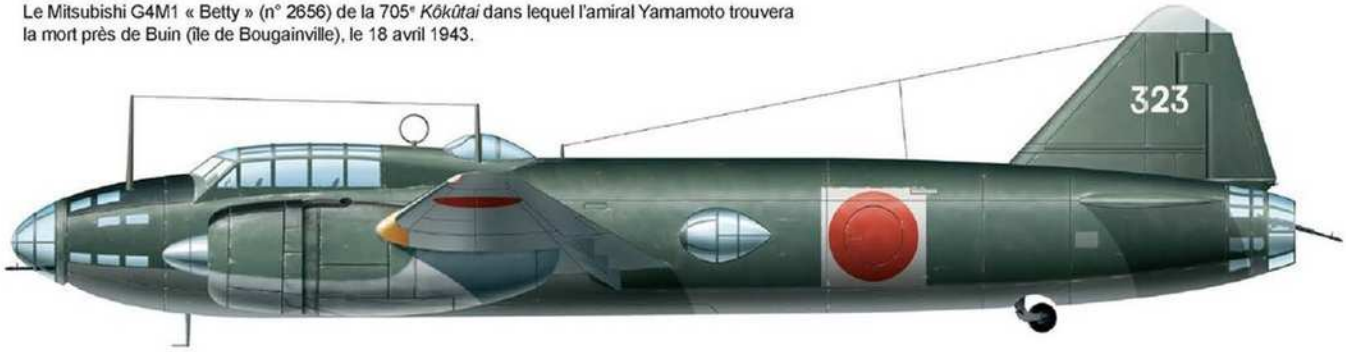
Deux jours plus tard, le 20 avril 1942, le plan de Yamamoto est accepté par le GQGI. Ce dernier estime qu'il est désormais indispensable de contrôler le Pacifique central afin d'éviter à la flotte de passer son temps en de fastidieuses patrouilles destinées à prévenir toute nouvelle tentative de bombarder la Mère-patrie. La conquête de Midway permettra d'élargir le périmètre de défense.

Mais où les choses se compliquent, c'est que le plan de Nagumo visant à isoler l'Australie en débarquant en Nouvelle-Guinée et dans les Salomon est également accepté !

▶ Le *Shôhô* sous les bombes américaines, durant la bataille de la mer de Corail. Il est le premier porte-avions perdu par les Japonais durant la guerre. Bien d'autres le rejoindront, à commencer par les quatre engagés à Midway ! (US NARA)

[4] Voir *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011).

Le Mitsubishi G4M1 « Betty » (n° 2656) de la 705e *Kôkûtai* dans lequel l'amiral Yamamoto trouvera la mort près de Buin (île de Bougainville), le 18 avril 1943.



dimensions, là où toutes les forces navales ne jurent que par la puissance des cuirassés. Elle repose aussi sur une synergie entre les composantes des trois armées, chacune trop faible séparément pour assurer la victoire. Il s'emploie, parallèlement, à fonder une doctrine pour la maîtrise des airs, une notion nouvelle pour les stratèges de la Marine, qui ne raisonnent alors qu'en termes de maîtrise des mers.

Cet ardent promoteur de l'aviation embarquée devient chef du département de l'Aéronautique (décembre 1935) et vice-ministre de la Marine (décembre 1936), puis prend le commandement de l'aviation navale (avril 1938).

Mais sa vie est menacée. Il passe, en effet, pour un dangereux pacifiste au sein du clan des faucons pour s'être opposé à l'invasion de la Mandchourie (1931) et de la Chine (1937), comme il déplorera plus tard la signature du Pacte Tripartite.

Les craintes pour sa vie sont telles que son ministre de tutelle, Yonai Mitsumasa, le nomme chef de la Flotte combinée en juillet 1939. Cette affectation l'amène à résider à bord du cuirassé géant *Yamato*, ancré dans la baie d'Hashirajima, au sud d'Hiroshima, où il est à l'abri de la vindicte de ses adversaires, qui ne lésinent pas sur les moyens pour éliminer ceux qui s'opposent à leurs vues.

Car Yamamoto ne cache pas ses réticences à préparer la guerre contre les États-Unis. Il ne cesse de faire remarquer à ceux qui jugent les Américains « faibles d'esprit et ramollis par le luxe » qu'ils font fausse route. « Qui a vu les usines automobiles de Detroit et les champs de pétrole au Texas sait que le Japon n'a pas une puissance industrielle suffisante pour entamer une course navale avec l'Amérique », ajoute-t-il.

Une lettre qu'il écrit à l'un de ses plus proches amis, le 11 octobre 1941, résume les sentiments de Yamamoto à propos des événements qui se préparent :

« Il me semble que la situation a déjà atteint le point critique. Il serait regrettable que nous abandonnions tout espoir dans une sorte de fatalisme que la volonté de Dieu devrait s'accomplir. Toutefois, il serait absurde à cette heure tardive d'accuser quiconque d'entraîner le Japon dans cette situation. Dans le Japon d'aujourd'hui, il semble que seul l'empereur se préoccupe pleinement de cette situation et qu'il soit le seul et dernier homme à pouvoir endiguer la marée. Mais même sa décision, s'il la prenait, aurait probablement peu d'effet dans le Japon actuel. C'est une pensée que je ne peux pas m'empêcher d'avoir.

« Quant à moi, ma situation est très étrange. Parce que j'ai été désigné pour cette mission, totalement contre mon avis personnel, et que l'on attend que je donne le meilleur de moi-même. Hélas, sans doute est-ce là mon destin. »

Le 3 avril 1943, Yamamoto débarque à Rabaul pour commander personnellement l'opération « I-GÔ », en partie parce qu'elle coïncide avec son anniversaire, bien que le mauvais temps la retardera de trois jours. Satisfait par son déroulement, il décide de faire la « tournée des popotes » le 18 avril. À l'aube, il monte à bord d'un bombardier Mitsubishi Type 1 (« Betty » dans le code allié) pour se rendre à Buin. Ce qu'il ignore, c'est que les Américains sont parfaitement au courant de son déplacement et qu'ils ont projeté de l'intercepter : seize chasseurs Lockheed P-38 Lightning, commandés par le *Captain* Thomas G. Lanphier, ont décollé de Guadalcanal peu après le départ de Yamamoto. À 09h30, les deux formations se rencontrent à l'extrémité Sud-Ouest de l'île de Bougainville. En quelques secondes, l'avion de Yamamoto est abattu. Une équipe de secours atteint l'épave le lendemain. Dans le bombardier, les soldats découvrent le corps d'un amiral intact, revêtu de son uniforme d'apparat et toujours sanglé à son siège. Il semble calme et détendu, comme s'il dormait, si ce n'était un trou rouge sur la tempe droite. En ramassant les recueils de poèmes et en voyant le gant à trois doigts encore crispé sur le pommeau de son sabre, les soldats comprennent que ce corps sans vie est celui de l'amiral Yamamoto Isorokû.

Le décès du commandant de la Flotte combinée ne sera révélé au grand public que le 21 mai, lorsque ses cendres seront rapatriées à Tokyo. Un jour de deuil national sera décrété, et sa disparition causera une vive émotion au sein de la population et des marins qui le vénéraient comme un demi-dieu depuis Pearl Harbor.

Quelles que soient les erreurs qu'il ait pu commettre, sa disparition n'en laisse pas moins un grand vide, et l'amiral Koga Mineichi, qui lui succède, bien qu'étant l'un de ses poulains, ne tardera pas à manifester tous les travers des amiraux japonais : faible faculté d'adaptation à une situation changeante, conservatisme excessif et manque d'imagination. Il est vrai qu'un tel génie militaire ne se remplace pas du jour au lendemain.

▲ Sous le regard du *Captain* Marc A. Mitscher, « pacha » du USS *Hornet*, « Jimmy » Doolittle décolle aux commandes de son B-25B Mitchell en direction de Tokyo, le 18 avril 1942. (US NARA)

Jugée prioritaire au niveau chronologique, cette opération, baptisée « MO », vise à la prise de Port Moresby, en Nouvelle-Guinée, et de Tulagi, île stratégique de l'archipel des Salomon, afin d'entraîner la rupture des lignes de communication américaines entre le Pacifique Sud et l'Australie. Elle donne lieu à la toute première confrontation navale sans contact direct entre les navires, qui passera à la postérité sous le nom de bataille de la mer de Corail (7 et 8 mai 1942). Elle s'achève apparemment sur un match nul, un porte-avions coulé de chaque côté (le *Shôhô* contre le *Lexington*) ; toutefois, sur le plan stratégique, c'est une indéniable victoire de l'US Navy. En effet, non seulement les Japonais doivent renoncer à débarquer à Port Moresby, mais le *Shôkaku* a été gravement avarié et le *Zuikaku* a perdu la totalité de son groupe aérien ; ils doivent être renvoyés à Truk pour réparations et reconstitution.

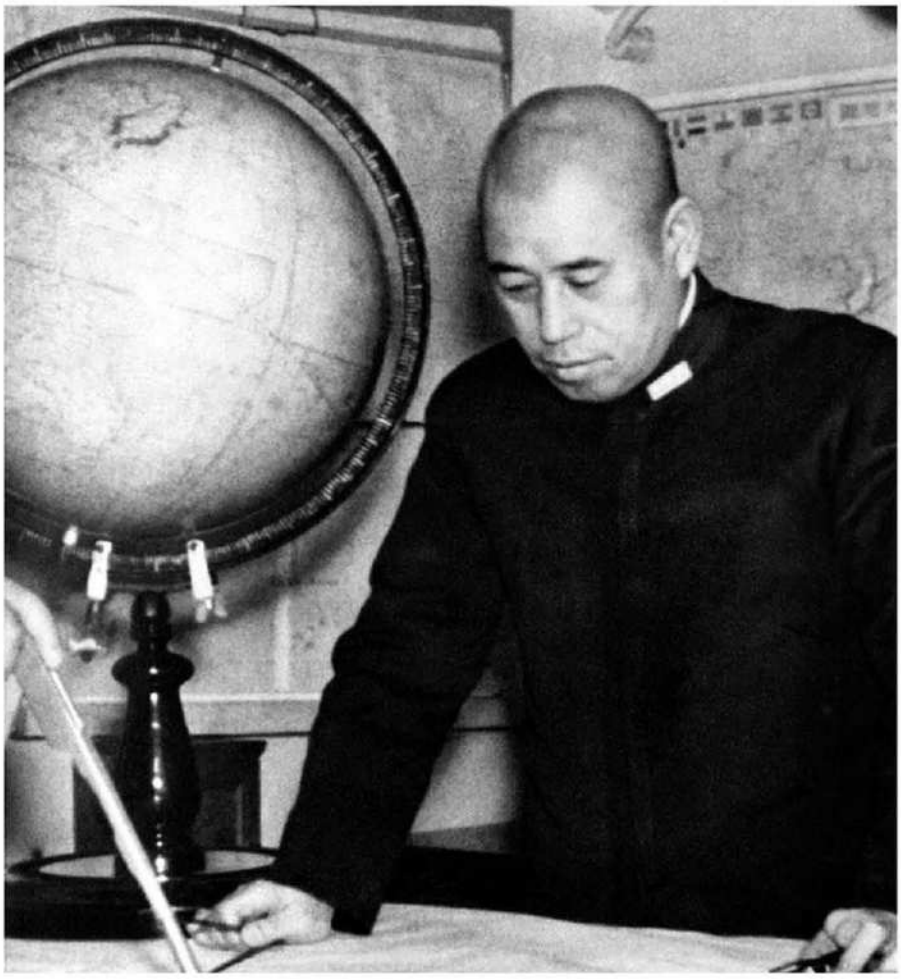
Ce qui ne semble alors qu'un détail prendra une tout autre importance un mois plus tard, car aucun des deux ne pourra prendre part à l'opération de Midway ; ce n'est donc plus de six, mais de quatre porte-avions dont disposera Nagumo, et ce « détail » va changer bien des choses.

UN PLAN GRANDIOSE

Le 12 mai, Yamamoto dévoile les grandes lignes de l'opération « MI » dans son ordre du jour aux forces navales. La date de l'attaque de Midway est fixée au 4 juin 1942 pour une question de marée. C'est un plan grandiose qui fait appel à cinq flottes, regroupant la quasi-totalité des navires de combat de la Marine impériale, au milieu desquelles naviguera le gigantesque cuirassé *Yamato*, depuis lequel Yamamoto dirigera la manœuvre – soit 8 porte-avions (puis 6, pour les raisons exposées plus haut), 11 cuirassés, 15 croiseurs, 44 destroyers, 16 sous-marins, sans compter les pétroliers, dragueurs de mines, porte-hydravions, vedettes et autres transports de troupes : 185 bâtiments en tout !

L'une des subtilités du plan de Yamamoto consiste à leurrer les Américains pour les détourner de sa véritable destination (opération « AF ») par une manœuvre de diversion (opération « AL ») qui vise à l'occupation des îles Aléoutiennes, soixante-douze heures plus tôt. La Force de diversion est confiée au vice-amiral Hosogaya Boshirô, commandant la 5e Flotte, s'appuyant, entre autres, sur les porte-avions légers *Junyô* et *Ryujô*.

Le poids de la bataille de Midway sera supporté par la *Kidô Butai*, forte de quatre porte-avions (puisque Nagumo a dû renoncer à y inclure les *Shôkaku* et *Zuikaku*), les *Akagi*, *Kaga*, *Hiryû* et *Sôryû*, qui, parvenue à 250 nautiques au nord-ouest de Midway au petit matin du 4 juin, attaquera l'île pour y briser toute résistance. Trois jours plus tard, l'amiral Kondô Nobutake, à la tête de sa Force d'occupation, débarquera sur Midway, appuyé par la Force d'intervention du contre-amiral Kurita Takeo, composée, notamment, de deux cuirassés, quatre croiseurs lourds et deux destroyers, ainsi que des porte-hydravions *Kamikawa Maru* et *Chitose* du contre-amiral Fujita Ruitaro. En outre, 21 Mitsubishi A6M2 ou chasseurs Type 0, appartenant à la 6e Flotte aérienne et transportés dans les hangars des quatre porte-avions, atterriront à Midway pour en assurer la défense, une fois l'île sécurisée par les troupes d'assaut. La Flotte combinée se tiendra à 600 nautiques au nord-ouest de Midway, c'est-à-dire à 300 nautiques à l'ouest de Nagumo et 800 nautiques au sud-est d'Hosogaya. Ainsi placé, Yamamoto estime être en mesure d'apporter son soutien à l'une ou l'autre flotte en cas de nécessité.



▲ L'amiral Yamamoto Isorokû, penché sur une carte. (US Navy)

Pour s'assurer de la présence ou non des porte-avions américains à Pearl Harbor, Yamamoto organise l'opération « Deuxième K » : deux hydravions Kawanishi H8K1 « Emily » à long rayon d'action de la *Yokohama Kôkûtai* arriveront de Wotje et amerriront près d'un récif des hauts-fonds de la Frégate française, où trois sous-marins auront au préalable débarqué des fûts d'essence pour leur ravitaillement. Ils survoleront ensuite Hawaii à l'aube du 31 mai. Cette procédure a déjà été suivie le 4 mars 1942 (opération « K »), quand deux hydravions de la même unité ont été pressentis pour bombarder Oahu de nuit ; le mauvais temps qui sévissait au-dessus de Pearl Harbor les a alors empêchés de mener à bien leur raid « stratégique ».

Yamamoto compte aussi sur un cordon formé par les sous-marins de la 6e Flotte de l'amiral Komatsu Teruhisa, basés à Kwajalein et envoyés en éventail en avant de la *Kidô Butai* en direction de Hawaii pour repérer l'éventuel passage des porte-avions US.

Comme on le voit, le plan concocté par Yamamoto et son état-major est d'une grande complexité et repose sur une série d'opérations imbriquées, dont le but initial – attirer la flotte américaine du Pacifique dans une embuscade pour l'éradiquer – finit par être noyé dans la masse. Il ne laisse aucune place au moindre dérapage. Or, ce ne sont pas les grains de sable qui vont manquer...

LA PLUS GRANDE VICTOIRE DE LA GUERRE DU PACIFIQUE

Et l'un de ces grains de sable a pour nom Joseph J. Rochefort. *Lieutenant Commander* de son état, il dirige la station « Hypo » (« H » pour Hawaii), ou *Fleet Radio Unit Pacific*, une petite unité chargée de déchiffrer les communications radio de la flotte nippone, placée sous les ordres de la section OP-20-G du Service de renseignements naval.

C'est dans le sous-sol aveugle d'un bâtiment administratif anonyme du 14th *Naval District* situé en bordure de la rade de Pearl Harbor, au milieu de télétypes, de milliers de fiches perforées et de bruyantes machines à calculer analogiques, ancêtres directes de nos ordinateurs, que l'US Navy remporte sa première victoire de la guerre du Pacifique et, probablement, la plus décisive. Au moment où les Japonais cherchent à remplir la case « Deuxième phase d'opérations », le code secret de leur Marine vient d'être percé à jour par les Américains.

L'intérêt de la Navy pour l'interception des communications japonaises remonte à 1921, mais, à cette époque, il n'y a pas de véritable urgence, et l'*Office of Naval Intelligence* doit patienter plusieurs années pour obtenir les crédits nécessaires au développement des stations d'écoute et de déchiffrement. « Hypo » est établie en 1935 et travaille en étroite collaboration avec des postes alliés situés en Australie, à Hong Kong et Batavia. En juin 1939, la Marine impériale adopte le nouveau code baptisé JN-25, et tout le travail est à reprendre à zéro. En décembre 1941, les progrès ont été longs à venir et les résultats insignifiants : à peine 10 % du contenu des messages peuvent être lus.

Joseph J. Rochefort, dont les prédispositions intellectuelles ont été très tôt remarquées par ses supérieurs, rejoint la section OP-20-G en 1926. Ce diplômé du *Stevens Institute of Technology* de Hoboken (New Jersey), qui ne comptera pas moins de deux prix Nobel parmi ses anciens élèves, est alors âgé de 26 ans. Il apprend le japonais et, lors d'un séjour linguistique à Tokyo, il rencontre Edwin T. Layton, un jeune et brillant officier de la Navy, envoyé au Japon pour les mêmes raisons, à une différence près : si Rochefort se passionne pour le déchiffrement, Layton se spécialise dans l'interprétation.

▼ Le pont inférieur du porte-avions *Sôryû* filant vers son funeste destin... (DR)

En décembre 1940, Layton pose ses valises à Oahu ; il vient d'être nommé *Combat Intelligence Officer* de l'état-major de l'*Admiral* Husband E. Kimmel, commandant en chef de la Flotte du Pacifique. Rochefort et Layton se retrouvent ainsi à travailler ensemble, et leur complémentarité va donner des résultats que l'on peut qualifier de remarquables.

Le 13 mars 1942, la station « Cast » à Melbourne (formée par les spécialistes américains évacués de Corregidor) déchiffre enfin un premier message. Dix jours plus tard, ses cryptanalystes pensent que les Japonais ont affecté le code « Rzq » à Port Moresby, « Rxb » à Tulagi et « AF » à Midway, mais il leur manque une confirmation. Néanmoins, Layton peut avertir l'amiral Nimitz, *CINCPAC* [5] (*Commander in Chief, United States Pacific Fleet*), que la flotte japonaise se dirige vers la mer de Corail. La bataille qui s'ensuit sera la première victoire de « Hypo » et de « Cast ». Mais un bien plus gros poisson se prend dans leurs filets quelques jours plus tard.

Début mai 1942, le volume des transmissions de la Marine japonaise augmente d'une manière sensible à proximité des îles de la Mère-patrie. Le 7 mai, « Hypo » déchiffre l'ordre du jour d'une conférence que le vice-amiral Nagumo doit tenir le 16. Celle-ci concerne la manière d'obtenir la supériorité aérienne au cours d'une opération amphibie et de supprimer les points de résistance. Le 9 mai, « Cast » intercepte l'ordre n° 6 transmis à une « Force d'intervention » de la 1re Flotte aérienne, qui prouve la création d'une nouvelle escadre en vue d'une action offensive. Le 19 mai, Layton déduit de ces renseignements que les objectifs sont Dutch Harbor, aux Aléoutiennes, et Midway. Le 22 mai, grâce à une ruse très astucieuse, Rochefort confirme que « AF » est bien le code attribué à Midway [6], tandis que « Hypo » parvient à percer à jour le code qui permet une datation précise. Rochefort peut ainsi informer Layton qu'une attaque sur Midway aura lieu le 4 juin.

▲ Le *Lieutenant Commander* Joseph J. Rochefort, commandant la station « Hypo » et l'un des plus brillants cryptanalystes de l'US Navy, jouera un rôle majeur dans la victoire américaine à Midway. (Library of Congress)

Lentement, Rochefort et Layton mettent en place les pièces du puzzle, de sorte que ce dernier est capable de brosser un tableau assez précis de la situation. Il ne manque plus que deux éléments essentiels : la date et l'heure. Or, le 28 mai, les Japonais changent leur code secret. Ils auraient dû le faire deux mois plus tôt, mais leur trop grande confiance leur a fait repousser cette révision. Quoi qu'il en soit, Rochefort est aussitôt plongé dans le noir et au plus mauvais moment. Il va travailler jour et nuit, dormant dans son bureau, se sustentant de café et de sandwiches, allant et venant au milieu de ses collaborateurs, hirsute, mal rasé et en robe de chambre et pantoufles. Sans parvenir à percer le nouveau code, il recueille cependant suffisamment d'informations pour permettre à Nimitz de prendre ses dispositions.

Convoqués par ce dernier, Rochefort et Layton l'informent que les Japonais attaqueront Dutch Harbor, aux Aléoutiennes, le 3 juin, et Midway, le lendemain. Layton se laisse même aller à une prédiction qui se révélera d'une étonnante exactitude : « Ils arriveront du nord-ouest, selon un relèvement de 325°, et ils seront repérés à 175 nautiques de Midway. Il sera alors 6 heures du matin, heure de Midway. »

Le 27 mai, Nagumo et la *Kidô Butai* quittent la mer Intérieure, mettent le cap au sud-est, puis, dans l'après-midi du lendemain, infléchissent vers le nord-est en direction de Midway.

NAGUMO S'ENFONCE DANS L'INCONNU

Si les Américains savent tout ou presque de ce que trament les Japonais, que ceux-ci savent-ils des intentions de leur ennemi ? Pas grand-chose, en fin de compte. L'opération « Deuxième K » n'aura pas lieu. Quand les sous-marins arrivent aux hauts-fonds de la Frégate française, le 30 mai, ils y découvrent le ravitailleur d'hydravions USS *Thornton* (AVD-11). Sa présence n'est pas le fait du hasard ; il a reçu la mission de tenir la position, comme l'indique un câble du CINCPAC : « tentative de l'ennemi de capturer Midway anticipée. ennemi susceptible de ravitailler des avions patrouilleurs par sous-marins aux hauts-fonds de la Frégate Française pour mission de bombardement sur Oahu. *Thornton* patrouillera les hauts-fonds de la Frégate Française et sera relevé avant le 5 juin. » En cas de besoin, le *Thornton* ravitaillera les PBY-5 Catalina envoyés par Midway à la recherche de l'escadre ennemie. Les sous-marins japonais avertissent leur base de la situation, et l'opération est annulée. Le message de Kwajalein indiquant que les hydravions ne pourront pas survoler Pearl Harbor est bien reçu sur le *Yamato*, et Yamamoto, certain que Nagumo en a aussi pris connaissance, ne prend pas soin de le lui relayer afin de ne pas rompre le silence radio.

▼ Le *Rear Admiral* Chester W. Nimitz (au centre) vient inaugurer la nouvelle base de Corpus Christi (Texas) en compagnie du *Rear Admiral* John H. Towers, chef du *Bureau of Aeronautics*, le 12 mars 1941. (Naval Aviation Museum)

[5] L'*Admiral* Chester W. Nimitz a remplacé Kimmel, jugé responsable – à tort ou à raison – du désastre de Pearl Harbor, le 17 décembre 1941.

[6] Le commandant de la garnison de Midway reçoit un massage transmis par le câble sous-marin lui demandant de signaler par radio et en clair que le système de distillation d'eau est tombé en panne. Moins de vingt-quatre heures plus tard, la station radio japonaise de Wake signale à Tokyo que « AF » est à court d'eau potable et qu'il faudra prendre des dispositions adéquates !

[7] Voir nos fiches de lecture en annexe.

Nagumo a-t-il reçu ce message ? Pour diminuer les risques de collision à l'appontage, les dimensions des châteaux des porte-avions japonais ont été réduites au strict minimum ; ainsi, les cheminées ont été installées latéralement, et la taille des antennes radio a été raccourcie. De ce fait, l'*Akagi* est incapable d'intercepter les messages émis en basse fréquence sur grandes ondes (longue distance).

Certains auteurs [7], en particulier Isom, se fondant sur la taille et la position des antennes du porte-avions qui les empêchent de capter les messages à longue distance, estiment que Nagumo n'a eu connaissance d'aucun de ces deux derniers messages. C'est faire peu de cas des cuirassés et des croiseurs lourds qui accompagnent la 1re Flotte aérienne, parfaitement équipés pour recevoir les transmissions venant de Tokyo et capables de relayer les informations par signaux optiques au navire amiral.

Retardé de quarante-huit heures par l'opération « Deuxième K », le piquet de sous-marins de la 6e Flotte va laisser passer l'escadre américaine entre les mailles de son filet tendu d'une manière un peu lâche. Si les submersibles étaient partis en temps et heure de Kwajalein, ils n'auraient peut-être pas intercepté la totalité de la flotte US, mais ils auraient certainement aperçu le *Yorktown*.

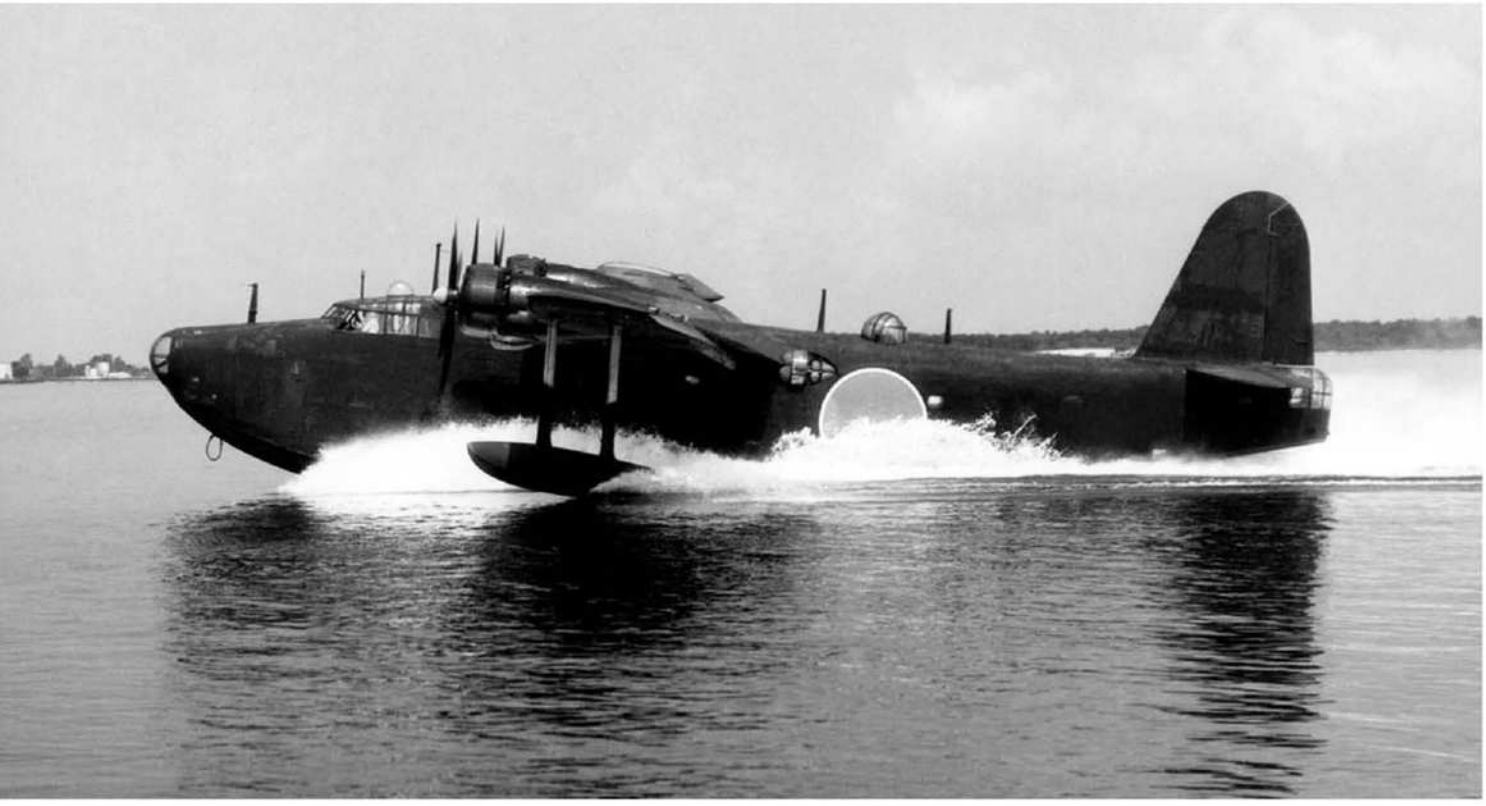
Le 1er juin (toujours heure de Hawaii), la 1re Unité de transmissions de Tokyo avertit Yamamoto et Nagumo d'une recrudescence anormale de messages émis par l'état-major de la flotte du Pacifique à Pearl Harbor, ce qui signifie que *selon toute vraisemblance* une escadre de la *Pacific Fleet* a pris la mer. Mais pour autant est-ce que cela signifie qu'elle se dirige à la rencontre de la *Kidô Butai* ? Rien en fait ne le laisse supposer. La *Pacific Fleet* a fait preuve d'une importante activité depuis trois ou quatre mois, et elle peut tout aussi bien appareiller pour une opération dans le Pacifique Sud ou pour transporter des avions à une base avancée.

▲ Le porte-avions américain USS *Enterprise* photographié dans l'océan Pacifique, quelques semaines avant la bataille de Midway. (US Navy)

Yamamoto demande à ce que l'information soit relayée à l'*Akagi*, mais il en est dissuadé par le capitaine de vaisseau Kuroshima Kameto, son bras droit, estimant qu'il n'est pas indispensable de rompre le silence radio pour retransmettre un message que Nagumo a forcément reçu.

Ce qui est toutefois incontestable, c'est que Yamamoto se lance dans une opération qui doit décider du sort de la guerre du Pacifique dans la méconnaissance la plus totale des mouvements de l'ennemi et en se fondant uniquement sur ce que les Américains *vont faire*, sans prendre en compte ce qu'ils *peuvent faire*. L'excès de confiance, la suffisance vis-à-vis de leurs adversaires prévalant aux différents échelons de la hiérarchie de la Marine impériale, qui semblent tous avoir succombé au « syndrome de la victoire », se payeront comptant le jour où les Américains présenteront l'addition. ■

▼ Un hydravion de patrouille maritime à long rayon d'action Kawanishi H8K1 « Emily », semblable aux deux qui devaient exécuter l'opération « Deuxième K ». (Collection W. Green)



CHAPITRE 2

VEILLÉE D'ARMES

« De tous les objectifs possibles dans une guerre, la destruction des forces armées ennemies est celui qui importe par-dessus tout. »

Carl von Clausewitz (1780-1831)

Il ne suffit pas de savoir où et quand l'ennemi frappera, faut-il encore avoir les moyens de le repousser. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les Américains ne sont pas en position de force.

Leur aviation est répartie entre l'île de Midway et les trois porte-avions formant deux *Task Forces*, tandis que celle des Japonais est concentrée sur les quatre « toits plats » de la *Kidô Butai*.

L'AVIATION DE MIDWAY

Découverte en 1859, l'île de Midway a été annexée aux États-Unis en 1867. Il s'agit d'un petit atoll inhabité de moins de dix kilomètres de diamètre constitué de deux îlots principaux, Sand et Eastern, entourés d'une barrière de corail qui protège un lagon de faible profondeur.

Jusqu'en mars 1940, elle ne sert guère que de relais pour le câble télégraphique sous-marin reliant Honolulu à Manille et d'escale à l'hydravion commercial « China Clipper » de la PanAm. Les travaux d'établissement d'une base aéronavale débutent en mars 1940, et celle-ci est livrée à l'US Navy en août 1941. Elle se compose d'un grand hangar à hydravions, d'un port artificiel, de vastes réserves de carburant et de bâtiments administratifs ; sur Eastern a été aménagée une piste de 1 600 m de long. Midway est uniquement peuplée de travailleurs civils immigrés et d'un bataillon de Marines.

Ses défenses sont renforcées après Pearl Harbor. Tout l'atoll a été garni de batteries : 6 canons de 5-inch (127 mm), 22 de 3-inch (76 mm) et 4 vieux canons de marine de 7-inch (178 mm). Plus de 1 500 mines ont été mouillées aux abords des plages, sans compter quelques pièges sous-marins. Onze vedettes rapides (*PT-Boats*) servent de renfort à la DCA, tandis qu'un yacht et quatre thoniers réquisitionnés assurent la récupération des aviateurs tombés en mer. Enfin, 19 sous-marins patrouillent au large. Un vieux radar

SC-270 surveille l'horizon, mais il tombe fréquemment en panne, et sa précision laisse à désirer.
La défense de l'île a été confiée au *Captain* Cyril T. Simard (USN), un ancien pilote de l'Aéronavale. Au 1er juin 1942, y cohabitent des unités de l'US Marine Corps (USMC), de l'US Navy (USN) et de l'US Army Air Force (USAAF). Les commandants de ces trois armes n'ont pas réussi (et peut-être même pas cherché) à s'entendre sur un plan d'attaque coordonné.

USMC

Les unités de l'USMC [1] sont regroupées au sein du MAG-22 (*Marine Air Group*) du *Lieutenant Colonel* Ira L. Kimes. Elles se composent d'une escadrille de chasse (VMF-221), chargée de la défense aérienne, et d'une escadrille de bombardement en piqué (VMSB-241).
La VMF-221, commandée par le *Major* Floyd B. Parks, aligne 21 Brewster F2A-3, une version considérée comme la plus mauvaise du Buffalo, un chasseur déjà peu prisé par ses pilotes. Pour la mettre aux standards européens, cette version a reçu un blindage, ainsi que davantage de munitions et de carburant ; ces « améliorations » se traduisent par un surpoids de 700 kg, qui n'est pas compensé par une augmentation de la puissance du moteur. De ce fait, le F2A-3 est poussif, grimpe mal et vole moins haut. Par ailleurs, près des deux tiers des pilotes de Parks sont frais émoulus des écoles de chasse, et certains ont même vu leur formation écourtée après Pearl Harbor. La VMF-221 a reçu en renfort 7 Grumman F4F-3 ; il s'agit de la première version opérationnelle du Wildcat, moins performante que celle récemment livrée aux porte-avions de la Navy (F4F-4). Comme il est de coutume en pareille circonstance, ces avions, nettement plus efficaces, seront réservés aux pilotes les plus chevronnés.
La VMSB-241, commandée par le *Major* Lofton R. Henderson, est elle aussi équipée de deux types, l'un ancien et l'autre moderne. L'ancien est le Vought SB2U-3 Vindicator, surnommé « Wind Indicator » (manche à air) par ses équipages. Commandé en 1934, il est rapidement dépassé et débarqué des porte-avions de la Navy peu après Pearl Harbor ; il ne servira opérationnellement qu'en deux occasions : pendant la campagne de 1940 avec les escadrilles de l'Aéronautique navale française, qui se feront hacher menu par la Luftwaffe, et... à Midway, deux ans plus tard. Le moderne est le Douglas SBD-2 Dauntless, bien que, en l'occurrence, il s'agisse d'une version entrée en service en décembre 1940 et qui a déjà été remplacée sur les porte-avions de la Navy par un modèle plus performant. La VMSB-241 aligne 21 SB2U-3 et 19 SBD-2, soit 40 avions, pour lesquels elle ne dispose que de 28 équipages complets, pour la plupart à peu près aussi mal formés que ceux de Parks : dix sont arrivés en renfort la semaine précédente, dont trois seulement sont qualifiés sur Dauntless.

[1] L'USMC, soit dit en passant, est une branche de l'US Navy, mais opère sous commandement autonome.

▲ Le *Captain* Floyd B. Parks, commandant l'escadrille des Marines VMF-221. (USMC)

◀ Un Nakajima B5N2 ou torpilleur Type 97 (« Kate ») en vol d'entraînement au Japon. L'appareil est en configuration « bombardement horizontal », avec deux bombes de 250 kg en tandem sur le râtelier central. Ce remarquable appareil par sa vitesse d'approche et sa polyvalence était à cette époque encore le meilleur torpilleur en service au monde ; il souffre, toutefois, du grave défaut rédhibitoire de tous les avions de combat japonais : son absence de protections qui le rend extrêmement vulnérable aux 12,7 américaines. On notera que la censure est passée par là... (Collection W. Green)

◣ L'île ou, plus exactement, l'atoll de Midway entouré de sa barrière de corail. Au premier plan, Sand Island et, au second, Eastern Island. Les pistes de Sand sont particulièrement bien visibles. La photo est prise d'ouest en est. (US Navy)

▼ Le Brewster F2A-3 Buffalo est un chasseur complètement obsolète aux standards de l'été 1942. Il sera totalement balayé à Midway par les Zéro. Ici une machine du TRACOM (*Training Command*) de l'US Navy, pilotée par le *Lieutenant Commander* Joseph C. Clifton, survole Miami (Floride), le 16 novembre 1942. « Jumpin' Joe » Clifton s'illustrera dans le Pacifique avec la VF-12. (Museum of Naval Aviation)

Le *Rear Admiral* Raymond A. Spruance. (US Navy)

Page de droite : Le *Rear Admiral* Frank J. Fletcher, devenu *Vice Admiral* et commandant du *Northern Pacific Area*, lors d'une tournée d'inspection à Amchitka (îles Aléoutiennes), en 1943 (apparemment pas en été). (US Navy)

USN

Sur l'île stationne un détachement de la flottille de reconnaissance maritime *PatWing* 2, sous les ordres du *Commander* Logan C. Ramsey et équipé de Consolidated PBY-5 et -5A (version amphibie) Catalina, répartis comme suit à la date du 3 juin 1942 [2] :

- Escadrille VP-23 : 14 PBY-5 (*Commander* Massie F. Hughes)
- Escadrille VP-24 : 3 PBY-5A
- Escadrille VP-44 : 8 PBY-5A (*Lieutenant Commander* Robert C. Brixner)
- Escadrille VP-51 : 2 PBY-5A

Un détachement de l'escadrille VT-8, sous les ordres du *Lieutenant* Langdon K. Fieberling, est arrivé directement de la côte Ouest des USA, le 1er juin, afin de tester sous conditions opérationnelles le nouveau bombardier-torpilleur Grumman TBF Avenger, conçu pour remplacer le TBD Devastator, qui, comme on le verra plus loin, constitue encore l'épine dorsale des unités de torpillage embarquées. Aucun des pilotes de Fieberling n'a la moindre expérience du combat et n'a jamais largué une seule torpille, même à l'entraînement.

USAAF

Deux détachements opèrent depuis Midway sous l'autorité du chef du VII *Bomber Command*, le *Major General* Willis H. Hale. Dix-neuf bombardiers Boeing B-17E, commandés par le *Lieutenant Colonel* Walter C. Sweeney Jr., sont arrivés de Pearl Harbor à partir du 31 mai. Ils forment la *Striking Force* (force de frappe), avec 4 Martin B-26 Marauder provenant du 22nd *Bombardment Group* et du 65th *Reconnaissance Group*, sous les ordres du *Major* James F. Collins. Celui-ci peut s'enorgueillir d'être le seul chef d'unité de l'Air Force placé à la tête d'un groupe d'avions-torpilleurs ; en effet, ses B-26 ont été équipés, à titre expérimental, d'un système de lancement de torpille aéroportée. Eux non plus n'ont jamais largué la moindre torpille, même à l'entraînement !

C'est à la fois beaucoup pour le minuscule îlot de Sand et bien peu pour faire face à la menace japonaise. Nimitz a prévenu Simard qu'il ne pourra compter sur aucune aide de la part des porte-avions américains, qui sont « quelque part » dans les parages de Hawaii. Si les Marines disent en plaisantant que l'atoll pourrait bien chavirer sous le nombre d'avions qui y ont été massés, ceux-ci, en revanche, ne font guère le poids face à leurs adversaires.

Un Consolidated PBY-5A de la *PatWing* 2 survole le récif de corail qui entoure l'atoll de Midway. (US Navy)

L'AVIATION DES *TASK FORCES*

Nimitz a immédiatement sous la main la *Task Force* 16 [3], composée des porte-avions USS *Hornet* (CV-8) et *Enterprise* (CV-6), mais il doit se passer des services de son bouillant et efficace commandant, le *Vice Admiral* William F. Halsey Jr., surnommé « Bull » en raison de son tempérament qui l'incite à tirer d'abord et poser les questions ensuite – une sorte de Patton marin. Meneur d'hommes agressif, énergique et exigeant, Halsey a dirigé une série de coups de main contre les îles Gilbert, Marshall, Wake, puis a conduit Doolittle jusqu'aux portes de Tokyo. Sa devise, « Frappez fort, frappez vite et frappez

◀ Arme dépendant de l'US Navy pour son matériel, l'US Marine Corps a souvent été son parent pauvre. Les aviateurs des Marines ont souvent combattu avec des avions anciens déclassés par la Navy ou des avions modernes mais des premières versions… Le Vought SB2U-3 Vindicator n'était même pas obsolète en juin 1942, c'était une véritable pièce de musée. Cette version était à peine améliorée par rapport à celle livrée à l'Aéronautique française (Vought V-156-F) qui s'était fait tailler en pièces par la Luftwaffe en mai 1940. Ici un SB2U-3 de l'escadrille VMS-1, qui entrera en guerre avec l'USMC sous la dénomination de VMSB-1. (US Navy)

▶ Le *Captain* Richard E. Fleming conduit une partie de la VMSB-241 avec lui pour un vol d'entraînement au-dessus de Midway, en mai 1942. Il pilote le SBD-2 BuAer 2111 à bord duquel il sera tué le second jour des opérations et recevra la *Medal of Honor* à titre posthume ; son mitrailleur, le *Private 1st class* George A. Toms, disparaîtra avec lui. (US Navy)

souvent », fera florès dans la Navy. Toutefois, il rentre de sa croisière totalement épuisé, ayant perdu le sommeil et plus de 10 kg. Une dermatose aiguë, due au stress des récents combats, le cloue sur un lit d'hôpital à Pearl. Il nomme lui-même son remplaçant pour l'opération de Midway : Raymond A. Spruance. Or, celui-ci n'a jamais servi à bord d'un porte-avions ; son dernier commandement est celui de la *Cruiser Division Five*, qui a accompagné Halsey dans son périple dans le Pacifique, mais en dépit de sa frêle silhouette, il a su se tailler une solide réputation de fin tacticien doté d'un jugement remarquable. Pour rassurer Nimitz, Halsey lui confie son état-major, en particulier le *Captain* Miles R. Browning, qui passe pour être caractériel mais expert en combats aéronavals. Pour se rassurer un peu plus, Nimitz décide de placer Spruance sous les ordres du *Rear Admiral* Frank J. Fletcher, commandant la *Task Force* 17, composée autour du seul USS *Yorktown* (CV-5). Justement, le *Yorktown*, endommagé pendant la bataille de la mer de Corail, rejoint Pearl le 27 mai, en traînant derrière lui un sillage de mazout de quinze kilomètres de long.

[2] Leur quantité varie tous les jours en raison de nombreux échanges entre Hawaii et Midway.

[3] *Task Force* : force opérationnelle créée pour des besoins tactiques spécifiques à titre temporaire, elle bénéficie d'une grande souplesse d'utilisation par l'incorporation d'unités de diverses provenances sans obligation de modifier l'organigramme général.

– Combien de temps pour le réparer ? demande Nimitz au chef de l'arsenal.

– Trois mois environ, répond celui-ci.

– Très bien ! Je vous donne trois jours, pas un de plus !

Trois jours plus tard, l'arsenal rend le *Yorktown* à Fletcher. Il s'agit davantage de bricolages que de réparations, mais avec sa coque raccommodée par de larges plaques d'acier rivetées, le porte-avions peut repartir au combat, même s'il n'a retrouvé ni son étanchéité intégrale ni sa vitesse de pointe.

Les trois porte-avions sont de la même classe (*Yorktown*) et ont été lancés respectivement en avril et octobre 1936 pour le *Yorktown* (CV-5) et l'*Enterprise* (CV-6), et en décembre 1940 pour le *Hornet* (CV-8). Ce sont donc des bâtiments modernes, rapides (33 nœuds) et bien armés défensivement. Ils embarquent en principe 100 avions chacun, répartis en quatre spécialités, avec entre parenthèses la dotation théorique :

– chasse : Grumman F4F-4 Wildcat (30)
– torpillage : Douglas TBD-1 Devastator (15)
– reconnaissance : Douglas SBD-3 Dauntless (20)
– bombardement en piqué : Douglas SBD-2 ou -3 Dauntless (20).

En fait, lors de l'opération de Midway, les porte-avions aligneront 79 (CV-3), 78 (CV-6) et 77 (CV-8) avions plus quelques *spares*, avions de rechange transportés accrochés au plafond du hangar principal.

▲ Un hangar de l'USS *Yorktown* montrant la manière dont l'US Navy gagnait de la place sur ses porte-avions. Certains appareils sont accrochés entiers au plafond, d'autres sans les ailes (probablement les *spares*). Ce F4F-3 de la VF-3 au premier plan est en cours de remontage. On distingue l'insigne de Félix le Chat sous le pare-brise. On note que, à l'inverse des SBD, les deux TBD suspendus et le F4F ont reçu le nouveau camouflage (ie. *Non Specular Blue Gray* sur les surfaces supérieures et *Non Specular Light Gray* sur les surfaces inférieures, sauf les intrados des parties repliables des ailes) prévu par la circulaire du 1er octobre 1941. Une autre circulaire, datée du 5 janvier 1942, demandera à ce que les marques de nationalité soient du plus grand diamètre possible. (US Navy)

▲ Prise au printemps 1942 sur le pont de l'USS *Enterprise*, cette photo montre que les bandes rouge et blanc ont été oblitérées sur le gouvernail, mais que le rond rouge figure toujours au centre des étoiles blanches. La directive ALN 062230 du 15 mai 1942 implique, en effet, la suppression des marques rouges sur les avions pour éviter toute confusion avec les appareils japonais, à la demande des aviateurs ayant participé à la bataille de la mer de Corail (4-8 mai 1942). (US Navy)

▲ En haut : L'USS *Yorktown* (CV-5) vient d'entrer à cale sèche à Pearl Harbor après sa mésaventure pendant la bataille de la mer de Corail. Il en sortira trois jours plus tard, rafistolé plus que réparé, mais sa présence s'avérera décisive. (US Navy)

Le Grumman F4F Wildcat est le premier chasseur embarqué moderne de l'USN. La première version de série, F4F-3, entre en service fin 1940, mais souffre de nombreuses maladies infantiles. La majorité des exemplaires produits sont versés aux Marines. Copiée sur un modèle commandé par la Royal Navy britannique, la version F4F-4 se distingue notamment par ses ailes repliables et un moteur plus puissant ; elle arrive en unité à partir de novembre 1941. Le Wildcat est totalement surclassé par son grand rival du Pacifique, le chasseur japonais Mitsubishi Type 0 ou Zéro, mais grâce à la mise en application de savantes tactiques, il parvient à tirer son épingle du jeu.

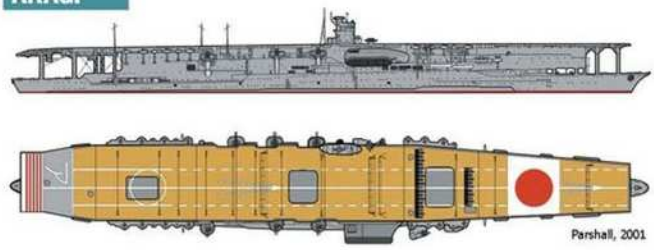
Le Douglas TBD-1 Devastator est issu d'un cahier des charges de 1934 et entre en service au milieu de l'année 1937. Cinq ans plus tard, sa lenteur excessive et sa vulnérabilité aux armes de petit calibre en font un appareil totalement inadapté. Conçu comme triplace, il sera utilisé à Midway avec seulement deux membres d'équipage pour alléger l'avion.

Le « Slow But Deadly » ou SBD Dauntless justifiera à plus d'une reprise son sobriquet (lent mais mortel). Il appartient à une catégorie très particulière au sein de l'USN, celle du *Scout Bomber*, dont les missions sont mixtes : patrouille maritime et bombardement en piqué. Présent dans toutes les campagnes majeures des premières années de la guerre du Pacifique, il sera aussi à l'origine de la plupart des grandes victoires de l'USN, et ses équipages apprécieront sa robustesse et sa grande fiabilité. L'USMC en acquerra un certain nombre d'exemplaires, mais aussi l'Air Force sous la dénomination de A-24.

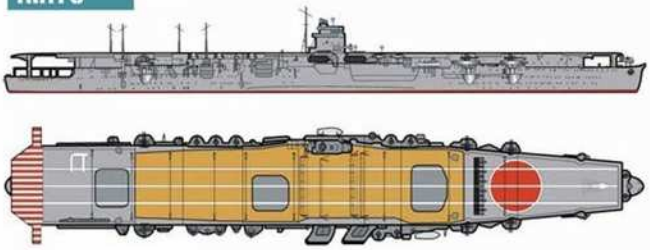
▲ Le pont de l'USS *Enterprise* (CV-6) au moment du raid de Doolittle sur Tokyo, le 18 avril 1942. Au premier plan, les Douglas TBD-1 de la VT-6, dont la plupart participeront à la bataille de Midway. Derrière, un F4F-3 de la VF-6. La circulaire du 6 février 1942 demandait l'application de cocardes du plus large diamètre possible, ce qu'illustrent parfaitement tous les appareils ici présents, à l'exception du TBD 6T-8, dont la cocarde de fuselage est encore conforme à l'ancienne circulaire du 26 février 1941. (US Navy)

LES PORTE-AVIONS JAPONAIS À MIDWAY

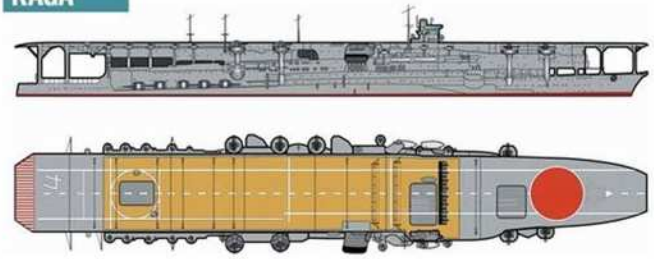
AKAGI



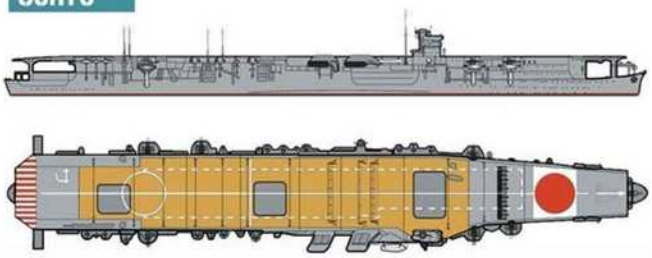
HIRYÛ

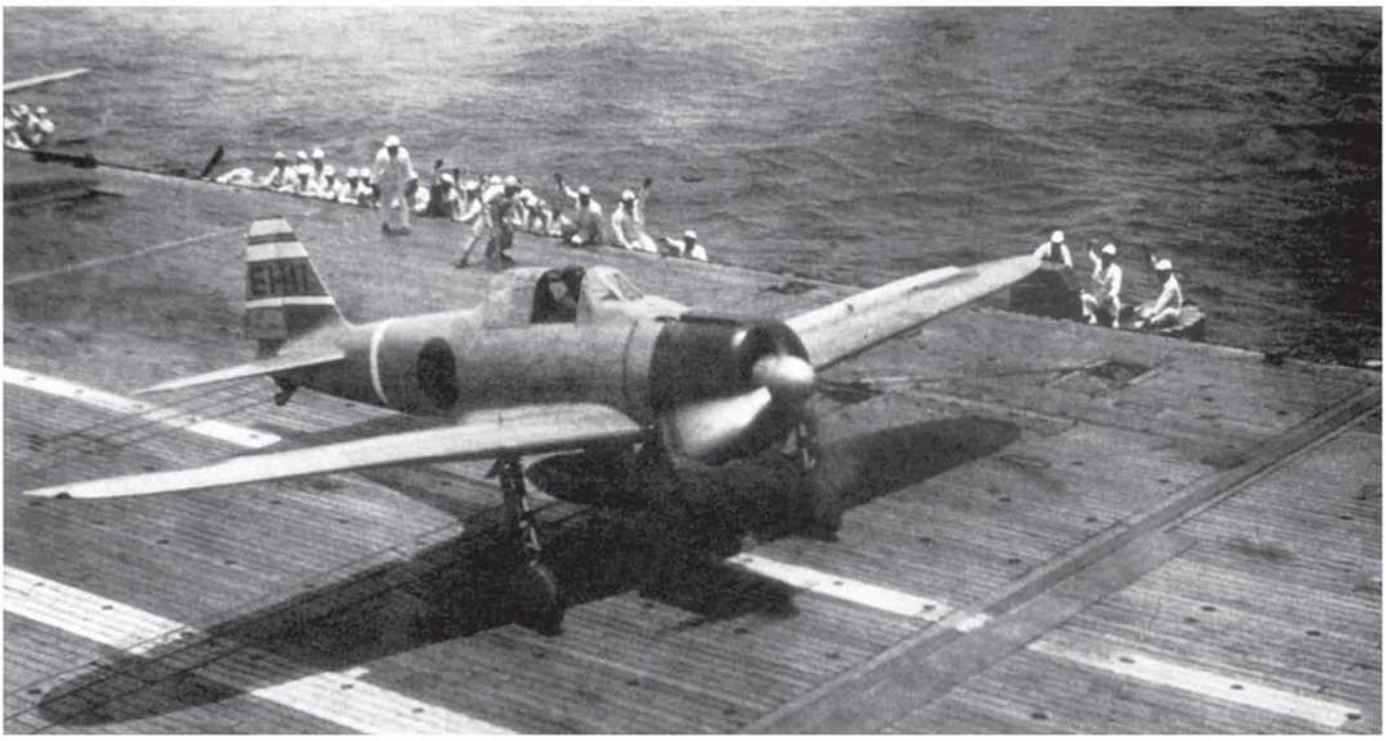


KAGA



SÔRYÛ





▲ Un Mitsubishi A6M2 ou chasseur Type 0 au décollage du porte-avions *Shôkaku* pendant la bataille de la mer de Corail, un mois avant celle de Midway. Les performances et la maniabilité de cet appareil sont si exceptionnelles que les Américains n'hésitent pas à le qualifier « d'invention du diable ». Ce n'est qu'après la capture d'un exemplaire quasi intact qu'ils découvriront qu'elles n'ont été obtenues qu'au prix du sacrifice des protections les plus élémentaires. Néanmoins, jusqu'à l'introduction de chasseurs américains de nouvelle génération (F6F Hellcat et F4U Corsair), le Zéro régnera en maître au-dessus de l'océan Pacifique. (Library of Congress)

LES FORCES AÉRIENNES JAPONAISES

L'aviation japonaise se compose, pour l'essentiel, des appareils embarqués à bord des porte-avions de la *Kidô Butai*. Les deux plus anciens, l'*Akagi* (navire amiral) et le *Kaga*, qui forment la 1re Division, sont aussi les plus gros et peuvent recevoir jusqu'à respectivement 91 et 85 avions, tandis que la capacité de ceux de la 2e Division, *Hiryû* et *Sôryû*, bien que plus récents, est limitée à 73. En fait, pour Midway, les quatre « toits plats » japonais ne totaliseront que 241 appareils de trois types différents, dont 224 immédiatement utilisables.

Le Mitsubishi A6M2 Type 0, plus connu sous son appellation de Zéro [4], est alors le chasseur standard de la Marine impériale. C'est un appareil redoutable, rapide, nerveux, bon grimpeur, extraordinairement maniable et possédant une autonomie exceptionnelle pour un monomoteur ; les Alliés le considèrent un peu comme une invention du diable. Depuis son entrée en service, il a dominé sans partage les cieux de Chine et du Sud-Est asiatique, balayant toute opposition. Ses pilotes forment la fine fleur de l'aviation de combat nippone et probablement du monde ; superbement entraînés, très expérimentés (beaucoup se battent depuis 1940, voire avant), leur moral est particulièrement élevé. Ils n'ont qu'un seul défaut – et il se révélera très coûteux à Midway – la discipline en vol n'est pas leur point fort, et une tendance à un certain individualisme au combat leur fait fréquemment oublier les consignes. Soixante-douze sont logés à bord des quatre porte-avions avec les 21 Zéro de 6e Flotte aérienne.

Le torpillage est l'affaire du Nakajima Type 97 (B5N2, « Kate »), un appareil moderne, rapide et parfaitement adapté à sa tâche. Il est en outre confié aux équipages d'élite de la Marine impériale, pas peu fiers de leurs exploits à Pearl Harbor. Pour l'opération « AF », 81 ont été hissés à bord des quatre porte-avions. Le Type 97 peut également être utilisé pour le bombardement horizontal, moyennant une simple opération de maintenance d'une durée de vingt minutes, consistant à changer le berceau de la torpille logé sous le ventre de l'avion par un râtelier pour des bombes classiques. « Une simple opération de maintenance », c'est vite dit, car vingt minutes de plus ou de moins peuvent faire la différence entre la victoire et la défaite, comme on s'en apercevra plus loin. C'est probablement en prenant ce délai en considération que Yamamoto, très au fait des procédures en vigueur sur les porte-avions, puisqu'il en est à l'origine, a donné l'ordre à Nagumo, avant son départ du Japon, de conserver la moitié de ses Type 97 armés de torpille au cas où des porte-avions américains viendraient à être découverts.

Enfin, la *Kidô Butai* aligne 70 [5] Aichi Type 99 (D3A1, « Val ») pour le bombardement en piqué. Bien que d'allure peu moderne, avec son train fixe, il s'avérera un redoutable prédateur pour les navires alliés. Sa grande maniabilité lui permet parfois d'engager

victorieusement les chasseurs ennemis. Son principal défaut est de n'être capable d'emporter qu'une bombe 250 kg – le SBD peut transporter une bombe de 500 kg –, même s'il peut en loger deux autres de 60 kg sous les ailes, sans aucune efficacité contre un navire de guerre quel qu'il soit.

Toutefois, ces trois appareils souffrent du mal congénital des avions de combat japonais. Tout a été sacrifié au profit des performances et de la maniabilité. Pour alléger leur cellule, ils ne bénéficient d'aucun blindage pour protéger le pilote et les organes vitaux, et les réservoirs auto-obturants sont un luxe inconnu. De ce fait, la moindre balle incendiaire touchant un réservoir d'essence peut faire exploser l'avion. Cependant, le problème qui reste à résoudre aux pilotes de l'US Navy est d'arriver à loger une balle incendiaire dans un Zéro ! Mais ils ne tarderont pas à trouver une solution, grâce, en particulier, à l'initiative de l'un de leurs grands as, le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant l'escadrille VF-3 [6].

Il faut aussi mentionner la présence d'un Yokosuka Type 2 (« Judy »), embarqué à bord du *Sôryû* pour des essais opérationnels. Deux D4Y0 de présérie avaient été envoyés, mais un ratera son appontage et sera passé par pertes et profits. Il s'agit d'un nouvel appareil conçu pour la reconnaissance et le bombardement en piqué, et équipé d'un moteur V12 à refroidissement par liquide, licence du fameux Daimler-Benz DB 600 A allemand. Après les dernières opérations du printemps 1942, l'état-major de la Marine avait constaté un déficit en moyens de reconnaissance aérienne et avait décidé de remédier à cette lacune en instaurant une quatrième escadrille équipée d'avions spécialisés. L'embarquement de ces deux appareils est la timide amorce d'un changement de mentalité au sein de la Marine impériale, qui a toujours chargé de cette tâche jugée ingrate les hydravions des croiseurs. Les pilotes de l'aéronavale, imbus du prestige que leur confère leur service au sein de la *Kidô Butai*, considèrent la reconnaissance comme une activité indigne d'eux, et elle est généralement confiée aux plus mauvais. Curieusement pour des aviateurs qui doivent survoler de vastes étendues d'eau, ils ont d'ailleurs une approche équivalente à propos de la navigation, et les formations de chasse doivent fréquemment être conduites par un avion-guide.

[4] Il s'agit du dernier chiffre du millésime de sa conception dans l'ère *Shôwa*, soit 2600, qui correspond à l'année 1940 dans le calendrier grégorien occidental. Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 10 (décembre 2011).

[5] En fait, 72, si l'on tient compte de deux « spares », avions non armés gardés en réserve.

[6] Voir Chapitre VIII.

Un Aichi D3A1 ou bombardier en piqué Type 99 (« Val ») du porte-avions *Hiryû* de retour du raid contre Pearl Harbor, le 7 décembre 1941. Cet appareil, équivalent au Junkers Ju 87 *Stuka* allemand, possédait la même précision meurtrière et était tout autant vulnérable ; toutefois, il bénéficiait d'une maniabilité remarquable, qui lui permettait parfois de se commuer en avion de chasse. Peu avant Midway, le *Hiryû* étant devenu le navire amiral de la 2e Division, le code BII et les deux bandes bleues encerclant le fuselage arrière ont été réattribués aux avions du *Sôryû*. (US NARA)

Pour la reconnaissance lointaine, Nagumo s'appuie sur l'aviation des cuirassés et croiseurs, se composant de 15 hydravions Type 95 (Nakajima E8N2 « Dave ») et Type 0 (Aichi E13A1 « Jake ») ; ce dernier modèle est notamment monté sur les catapultes des *Tone* et *Chikuma*. Pour mémoire, signalons la présence d'un hydravion de Type 98 (Aichi E11A1 « Laura ») sur le destroyer *Nagara*, destiné au réglage d'artillerie nocturne.

Pour être complet, il faut également inclure le porte-avions *Zuihô*, équipé de 6 chasseurs Type 0 et 6 Type 96 (Mitsubishi A5M4 « Claude »), et de 12 torpilleurs Type 97, ainsi que les hydravions (24 Mitsubishi F1M2 « Pete » et 8 Aichi E13A1 « Jake ») embarqués à bord des *Kamikawa Maru* et *Chitose*, naviguant avec la Force d'intervention du contre-amiral Kondô Nobutake, qui ne participeront pas aux combats. Nous passerons sous silence les hydravions et les bombardiers terrestres à long rayon d'action, basés à Kwajalein, Wotje et Jaluit, dont l'action sera tout autant négligeable.

RENDEZ-VOUS AU POINT *LUCK*

Le 28 mai, Nimitz convoque ses deux chefs de *Task Force* (TF) pour mettre au point les détails de son plan de bataille OP-29-42. Il leur fait part des dernières informations en sa possession au sujet de la flotte japonaise, qui devrait se composer de quatre, voire cinq, porte-avions opérant en une escadre unique. Le matin du 3 juin, elle devrait se trouver à environ 200 nautiques au nord-ouest de Midway. Il ordonne à Fletcher et Spruance de prendre position sur le flanc de l'escadre japonaise à un point judicieusement baptisé *Luck* (chance), à 325 nautiques au nord de Midway.

Nimitz précise que l'objectif est « d'infliger un maximum de dommages à l'adversaire en employant une tactique d'usure », mais qu'il reste hors de question de prendre des risques inutiles. Ce point sera précisé dans un ordre écrit ultérieur : « Vos actions doivent être guidées par le principe des risques calculés, ce qui signifie que vous devrez éviter d'exposer vos propres forces sans perspective d'infliger de plus grands dommages à l'ennemi. »

Le croiseur lourd japonais *Tone* catapulte plusieurs hydravions à la recherche de l'escadre américaine. C'est son Type 0 n° 4 qui repérera la flotte américaine la matin du 4 juin. (US NARA)

Le 2 juin, les trois porte-avions américains, accompagnés par huit croiseurs et quatorze destroyers, ainsi que deux pétroliers escortés par deux destroyers, se retrouvent au point *Luck* pour attendre l'arrivée des Japonais. Par 31°30 N et 176°30 O, ils sont placés dans une situation idéale, sur le flanc gauche de Nagumo, tout en profitant de l'appui de l'aviation de Midway.

Tout l'après-midi est consacré à des conférences aux différents niveaux de la hiérarchie afin de mettre au point les détails de l'attaque. Il est d'abord décidé que la TF 16 (*Enterprise* et *Hornet*) constituera la force de frappe principale, tandis que la TF 17 (*Yorktown*) sera maintenue en réserve et sera chargée des reconnaissances lointaines. À l'échelon des *Air Group Commanders*, il est prévu une attaque coordonnée entre bombardiers en piqué et torpilleurs, tandis que les SBD attaqueront les premiers de manière à attirer sur eux les chasseurs et l'artillerie, et libérer le champ pour les lents et vulnérables TBD qui doivent se présenter à basse altitude pour larguer leur torpille. Cependant, les plans diffèrent légèrement d'un porte-avions à l'autre. Le groupe aérien du *Hornet* n'a pas encore reçu le baptême du feu, et Mitscher souhaite qu'il dispose du maximum de chasseurs en protection. De ce fait, les F4F de la VF-8 devront être lancés avant les bombardiers et les torpilleurs, ce qui signifie qu'ils gâcheront leur carburant à tourner autour du *Hornet* en attendant leurs protégés. On verra par la suite que cette décision ne sera pas sans conséquences.

Au petit matin du 3 juin, la bataille pour la conquête des Aléoutiennes commence. Les combats dureront presque un an, dans des conditions matérielles et climatiques très dures, sur un territoire particulièrement inhospitalier.

Ignorant que les Américains sont informés de l'opération « AF » et qu'ils l'attendent de pied ferme, Nagumo s'enfonce dans le brouillard et vers son destin, cap au sud. Quant à Yamamoto, des crampes d'estomac d'origine nerveuse l'empêchent de s'alimenter normalement depuis deux jours. La nouvelle de la réussite des débarquements aux Aléoutiennes lui redonne un peu d'appétit. Toutefois, Fletcher lui réserve une surprise qu'il ne parviendra pas à digérer. ■

▲ Un hydravion japonais Type 0 (Aichi E13A1 « Jake ») amerrit à côté de son croiseur lourd à l'issue d'un vol de reconnaissance.
(Archives Caractère)

ORDRE DE BATAILLE - 3 JUIN 1942

FORCES AÉRIENNES JAPONAISES

1RE FLOTTE AÉRIENNE

1re Division de porte-avions

Akagi			CC Fuchida Matsuo
Chasse	18	Type 0	CC Itaya Shiregû
	6	Type 0	6e Flotte aérienne
Torpilleurs	18	Type 97	CC Murata Shigeharû
Bdt piqué	18	Type 99	CC Chihaya Takehiko
Kaga			CC Kusumi Tadashi
Chasse	18	Type 0	LV Satô Masao
	9	Type 0	6e Flotte aérienne
Torpilleurs	27	Type 97	LV Kitajima Ichirô
Bdt piqué	18	Type 99	LV Ogawa Shoichi

2e Division de porte-avions

Hiryû			LV Tomonaga Joichi
Chasse	18	Type 0	LV Mori Shigerû
	3	Type 0	6e Flotte aérienne
Torpilleurs	18	Type 97	LV Kikuchi Rôkûrô
Bdt piqué	18	Type 99	LV Kobayashi Michio
Sôryû			CC Egusa Takashige
Chasse	18	Type 0	LV Suganami Masharu
	3	Type 0	6e Flotte aérienne
Torpilleurs	18	Type 97	LV Abe Heijiro
Bdt piqué	16	Type 99	LV Ikeda Masahiro
Recon.	1	Type 2	

AVIATION DES CUIRASSÉS

Haruna	3	Type 95
Kirishima	3	Type 95

AVIATION DES CROISEURS

Tone	3	Type 0
	2	Type 95
Chikuma	3	Type 0
	2	Type 95

AVIATION DES DESTROYERS

Nagara	1	Type 98

FORCES AÉRIENNES AMÉRICAINES

TASK FORCE 16

USS *Enterprise* (CV-6)			LtCdr C. Wade McClusky
VF-6	27	F4F-4	Lt James S. Gray Jr.
VB-6	15	SBD-2/-3	Lt Richard H. Best
VS-6	18	SBD-3	LCdr W. Earl Gallaher
VT-6	14	TBD-1	LtCdr Eugene E. Lindsey
USS *Hornet* (CV-8)			Cdr Stanhope C. Ring
VF-8	27	F4F-4	LtCdr Samuel G. Mitchell
VB-8	19	SBD-3	LtCdr Robert R. Johnson
VS-8	16	SBD-3	LtCdr Walter F. Rodee
VT-8	15	TBD-1	LtCdr John C. Waldron

TASK FORCE 17

USS *Yorktown* (CV-5)			LtCdr Oscar Peterson
VF-3	25	F4F-4	LtCdr John S. Thach
VB-3	17	SBD-3	LtCdr Maxwell F. Leslie
VS-5	17	SBD-3	Lt Wallace C. Short Jr.
VT-3	12	TBD-1	LtCdr Lance E. Massey

AVIATION DE MIDWAY

US Navy

VT-8	6	TBF-1	Lt Langdon K. Fieberling
VP-23	14	PBY-5	Cdr Massie F. Hughes
VP-24	3	PBY-5A	
VP-44	8	PBY-5A	LtCdr Robert C. Brixner
VP-51	2	PBY-5A	

US Marine Corps

MAG-22			LtCol Ira L. Kimes
VMF-221	20	F2A-3/-3P	Maj Floyd B. Parks
	7	F4F-3	
VMSB-241	12	SB2U-3	Maj Lofton R. Henderson
	17	SBD-2	

US Army Air Force

VII *Bomber Command*			BGen Willis H. Hale
7th AF HQ	1	B-17D (photo)	
Striking Force			LtCol Walter C. Sweeney Jr.
31st BS	2	B-17E	
42nd BS	6	B-17E	
72nd BS	1	B-17E	
431st BS	7	B-17E	
18th RS	2	B-26-MA	Lt H. C. Mayes
69th BS	2	B-26B-MA	Cap James F. Collins

Les effectifs mentionnés sont ceux disponibles pour les opérations du 4 juin 1942.

Le nombre de B-17 et de PBY a fluctué en fonction des mouvements quotidiens entre Hawaii et Midway.

Abréviation des grades

Japon : CC, capitaine de corvette – LV, lieutenant de vaisseau.

USN : Cdr, *Commander* – LtCdr, *Lieutenant Commander* – Lt, *Lieutenant*.

USMC : Maj, *Major*.

USAAF : BGen, *Brigadier General* – LtCol, *Lieutenant Colonel* – Cap, *Captain* – Lt, *Lieutenant*.

CHAPITRE 3

LA BATAILLE DE MIDWAY

« Je crois que tout commandant qui envoie des pilotes au combat à bord de F2A-3 peut les considérer comme perdus avant même qu'ils n'aient quitté le sol. »

Captain Phillip R. White, VMF-221

Pince-moi, j'ai la berlue, s'exclame l'*Ensign* Jewell H. Reid à son copilote, l'*Ensign* Hardeman, en lui tendant ses jumelles.

– Je vois la même chose que toi, lui répond ce dernier quelques instants plus tard.

Il est 09h25 en ce mercredi 3 juin 1942, quand un PBY de la VP-44 croise la route de la Force d'invasion de Kondô. Aussitôt, l'équipage du Catalina informe Midway de sa découverte et reste en contact pendant près de deux heures, donnant de précieux renseignements sur la composition et la route de l'escadre : distance 700 nautiques, cap au 268.

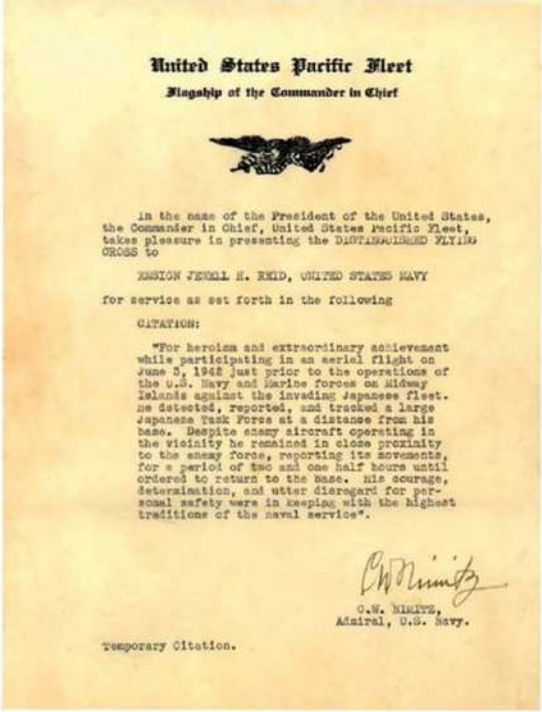
La bataille de Midway vient de commencer.

MERCREDI 3 JUIN

ÎLE DE MIDWAY
L'ESCADRE DE KONDÔ EST REPÉRÉE

Le *Brigadier General* Hale commande immédiatement une mission de bombardement aux B-17 de Sweeney. Dix décollent à 12h00 et lancent 36 bombes à 2 400 m d'altitude. Ils rentrent à 20h00, revendiquant de manière très optimiste des coups au but sur un cuirassé et un croiseur léger, résultats démentis par les archives japonaises.

Dans la nuit, quatre Catalina, équipés d'un radar et armés d'une torpille Mk. 13, s'envolent pour attaquer l'escadre nippone. Deux de la VP-24 (Lt(jg) D. C. Davis et Ens G. D. Probst), un de la VP-51 (Ens Allan Rothenberg) et un de la VP-44 (Lt W. L. Richards) prennent contact avec l'ennemi entre 01h30 et 01h50, donc le 4 juin, larguent leur torpille à une distance de 900 m puis mitraillent le pont de gros transports de troupes, mais n'enregistrent aucun résultat ; ils repartent avec quelques trous dans les ailes. Alors qu'ils arrivent en vue de Midway, ils sont avisés du raid aérien japonais et vont amerrir à l'île de Laysan, à bout de carburant, après un vol de plus de 13 heures, ce qui est



United States Pacific Fleet

Flagship of the Commander in Chief

In the name of the President of the United States, the Commander in Chief, United States Pacific Fleet, takes pleasure in presenting the DISTINGUISHED FLYING CROSS to

ENSIGN JEWELL H. REID, UNITED STATES NAVY

for service as set forth in the following

CITATION:

"For heroism and extraordinary achievement while participating in an aerial flight on June 3, 1942 just prior to the operations of the U.S. Navy and Marine forces on Midway Islands against the invading Japanese fleet. He detected, reported, and tracked a large Japanese Task Force at a distance from his base. Despite enemy aircraft operating in the vicinity he remained in close proximity to the enemy force, reporting its movements, for a period of two and one half hours until ordered to return to the base. His courage, determination, and utter disregard for personal safety were in keeping with the highest traditions of the naval service".

C.W. Nimitz,
Admiral, U.S. Navy.

Temporary Citation.

particulièrement méritoire pour les deux équipages de la VP-24 qui étaient arrivés directement de Pearl Harbor une heure avant cette mission – ils ont donc passé 23 heures sur 24 en plein ciel !

Yamamoto, informé que l'escadre de Kondô a été repérée et attaquée, ne manifeste aucune inquiétude particulière. Les Américains ont donc compris que son objectif est Midway ? Tant mieux ! cela les fera bouger, et ils n'en sortiront que plus vite à sa rencontre.

Faisant confiance aux prévisions de Layton, Fletcher se garde de tomber dans le piège d'envoyer ses avions attaquer une flotte qui n'est pas celle qui l'intéresse et de dévoiler ainsi sa présence. Si Layton ne s'est pas trompé, les porte-avions japonais doivent arriver par le nord-ouest, peu avant l'aube.

◤ Photo d'introduction : Préparation d'une vague d'assaut sur le porte-avions *Akagi*. En tête, une section de Zéro. Cette photo a été prise peu avant l'attaque de Pearl Harbor ; le fameux pavillon « Z » de la victoire de Tsoushima n'a pas encore été hissé au mât. (US NARA)

▲ La citation accompagnant la remise de la *Distinguished Flying Cross* à l'*Ensign* Jewell H. Reid pour avoir repéré la flotte d'invasion japonaise le 3 juin, signée de la main de l'amiral Nimitz. (US Navy)

◤ Le *Brigadier General* Willis H. Hale, commandant le VII *Bomber Command*, et le *Lieutenant Colonel* Walter C. Sweeney Jr., répondent aux questions d'un correspondant de guerre après la bataille de Midway. (US NARA)

◀ Les *Skippers* des quatre PBY-5A qui ont tenté de torpiller la flotte d'occupation japonaise dans la nuit du 3 au 4 juin. De gauche à droite : *Lieutenant (jg)* Douglas C. Davis (VP-24), *Ensign* Allan Rothenberg (VP-51), *Lieutenant* William K. Richards (*Executive* officer de la VP-44, mais ayant participé à la mission avec un équipage et un appareil de la VP-24) et *Ensign* Gaylord D. Probst (VP-24). (US Navy)

◀ Page de gauche : L'équipage de l'*Ensign* Jewell H. Reid de la VP-44, qui, en repérant la flotte de l'amiral Kondô, le 3 juin à 09h25, a, en quelque sorte, donné le coup d'envoi de la bataille de Midway. (US Navy)

JEUDI 4 JUIN

KIDÔ BUTAI : 04H28
À LA RECHERCHE D'UNE ESCADRE

À 04h00, après une ultime conférence avec son état-major et ses aviateurs, l'amiral Nagumo monte sur la passerelle de l'*Akagi* en compagnie de son chef des opérations aériennes, le capitaine de frégate Genda Minorû, l'homme qui a établi l'audacieux plan d'attaque de Pearl Harbor. Le soleil n'est pas encore levé, mais dans les entrailles du porte-avions, comme dans celles des trois autres, mécaniciens et armuriers s'agitent depuis déjà deux heures et demie pour préparer les avions de la première vague qui va déferler sur Midway. Nagumo respire l'air frais : tout va pour le mieux. Informé que l'escadre de Kondô a été découverte par les Américains, il n'en conçoit pas une inquiétude particulière ; après tout, rien de plus logique pour des navires qui doivent s'approcher au plus près des plages de Midway pour y débarquer leurs troupes d'assaut. Il se tourne vers Genda : « Rien ne prouve qu'une escadre ennemie est dans les parages », lui dit-il.

Certes, mais rien ne prouve le contraire non plus ! Et ce n'est pas la curiosité qui va étouffer son chef des opérations aériennes, Genda Minorû. Ce dernier estime en effet suffisant de n'envoyer que 7 appareils à la recherche d'éventuels navires de surface américains, 2 autres étant utilisés pour des patrouilles anti-sous-marines à proximité de la *Kidô Butai*.

À 04h28, alors que le soleil se lève et que s'envole la première vague en direction de Midway, les croiseurs *Tone* et *Chikuma* commencent à catapulter chacun un Type 0 et le *Haruna* un Type 95 à la recherche d'une escadre fantôme, tandis que, dans le même temps, les *Akagi* et *Kaga* dépêchent chacun un Type 97 très au sud (cap aux 181 et 159). Les cinq hydravions s'étalent en éventail :

- *Tone* 1 : cap au 123
- *Tone* 4 : cap au 100
- *Chikuma* 1 : cap au 77
- *Chikuma* 4 : cap au 54
- *Haruna* : cap au 31.

Chacun doit parcourir une ligne droite de 300 nautiques en maintenant son cap, puis effectuer un 90° à gauche, voler à nouveau en ligne droite sur 60 nautiques, puis revenir – à l'exception du Type 95 du *Haruna*, limité en autonomie et envoyé dans un secteur où les probabilités de rencontre avec une éventuelle escadre américaine sont quasi nulles. N'étant pas équipés de radar et à cause du mauvais temps, les avions volent entre 300 et 450 m, ce qui limite leur champ de vision périphérique.

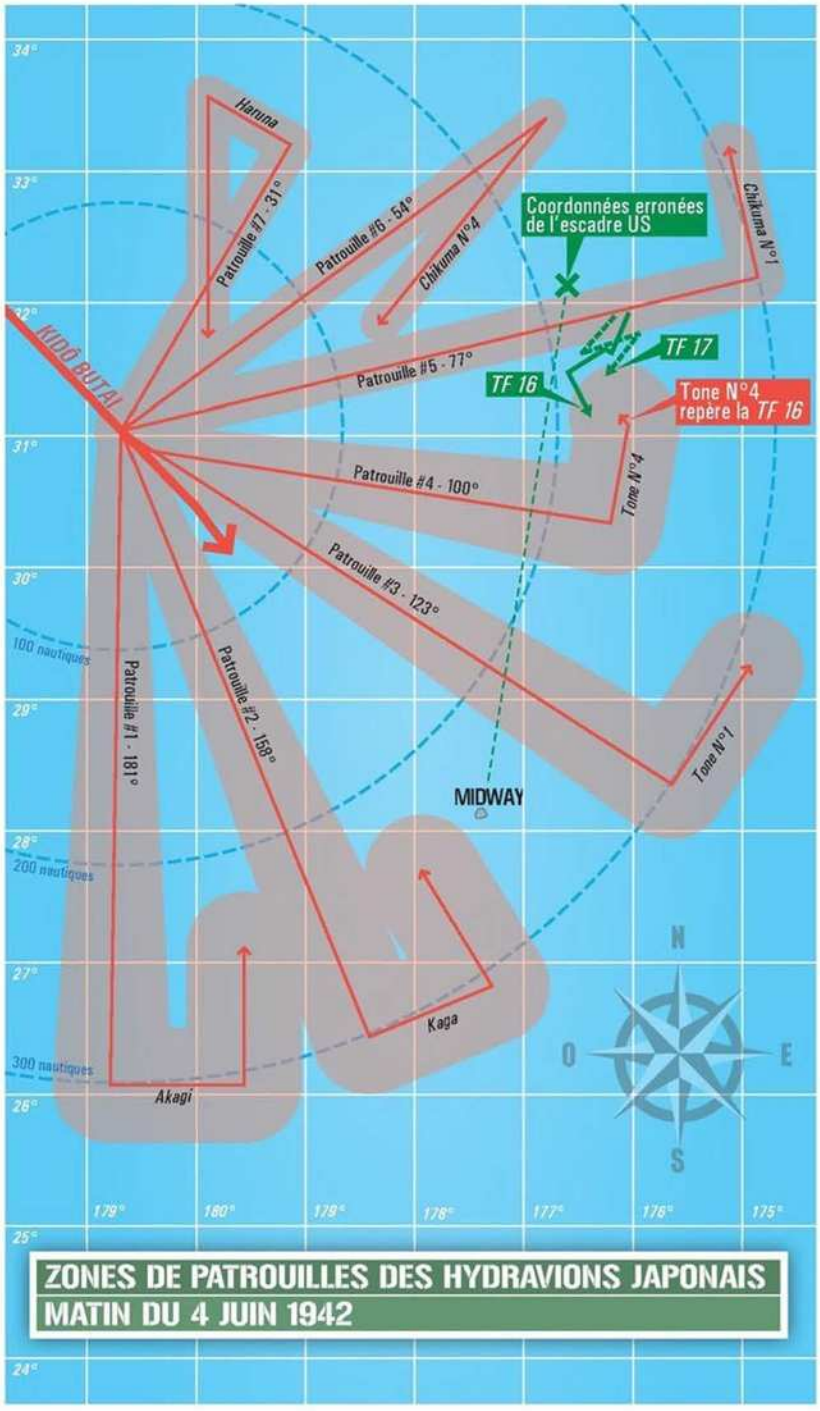
Premier problème : le *Tone* 4 est retardé à cause d'un ennui mécanique (au moteur ou à la catapulte, les sources sont vagues à ce sujet) ; au lieu de décoller juste derrière le *Tone* 1, il ne peut partir qu'à 05h00, soit avec une petite demi-heure de retard.

Le capitaine de corvette Fuchida Mitsuo, commandant le groupe aérien de la 1re Division, l'homme qui a dirigé le raid sur Pearl Harbor, émettra après la guerre une critique assez sévère à l'encontre de la méthode de recherche entreprise par Genda :

« Bien que la couverture apparût adéquate, je n'en pensais pas moins qu'une recherche en deux phases aurait été plus judicieuse. Une recherche simple était suffisante si nous ne cherchions qu'à nous convaincre qu'il n'y avait aucune flotte ennemie dans les parages. Cependant, si nous pensions que cette conviction était erronée et qu'une force ennemie pouvait être présente, nos recherches auraient dû être menées de telle sorte que nous puissions la repérer et l'attaquer avant qu'elle ne se retourne contre nous. Pour cette raison, une recherche en deux phases, dès l'aube, constituait la réponse logique.

« Comme son nom l'indique, une recherche en deux phases consiste à envoyer deux vagues successives d'avions pour couvrir le même secteur à un intervalle déterminé. Dans la mesure où nos appareils n'étaient pas équipés de radar, ils étaient entièrement dépendants d'un contact visuel et ne pouvaient être efficaces que quand le jour s'était levé. En conséquence, pour repérer une force ennemie le plus tôt possible après le lever du jour, il était nécessaire de lancer une première vague d'avions pour qu'ils se trouvent à la limite de leur rayon d'action de recherche à l'aube, laissant de ce fait inexplorées les zones survolées alors qu'il faisait encore nuit. Une seconde vague devant surveiller le même secteur que la première décollait environ une heure plus tard. »

▼ Le capitaine de frégate Genda Minorû. (DR)



ZONES DE PATROUILLES DES HYDRAVIONS JAPONAIS
MATIN DU 4 JUIN 1942

◀ Deux hydravions de reconnaissance Kawanishi E7K1 « Alf » ou Type 95 survolent l'hippodrome de Shanghai en 1938. Équipement standard de l'aviation des croiseurs quand débute la guerre, il est rapidement remplacé par le Type 0. (US NARA)

Il est nécessaire de tempérer ce jugement en rappelant que la procédure de recherche en deux phases ne sera adoptée qu'en 1943 et que la méthode utilisée par Nagumo, aussi insuffisante paraît-elle, est tout à fait conforme à la doctrine de la Marine impériale à cette époque.

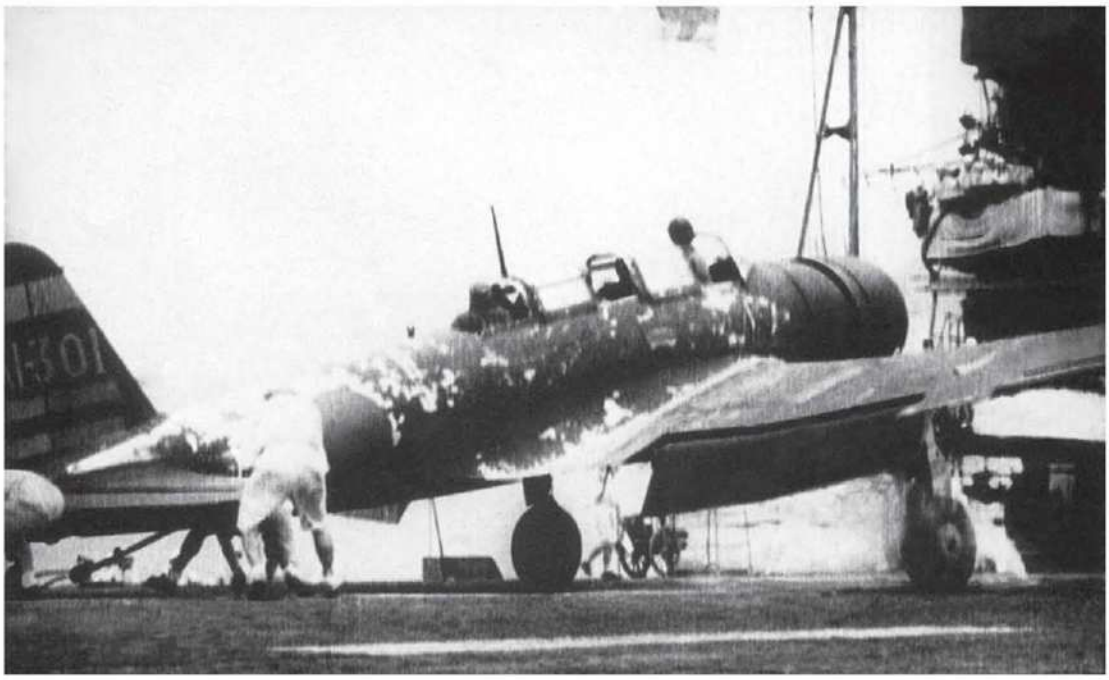
Néanmoins, force est de convenir que, étant donné leur état d'esprit à ce moment précis, Nagumo et Genda n'ont fait aucun zèle particulier, démarche logique dans la mesure où ils sont alors convaincus de l'absence de la flotte américaine dans le secteur. Lors de sa conférence avec son état-major, Naguma n'a-t-il pas assuré à ses officiers que « l'ennemi n'est pas au courant de nos plans. [...] Rien ne laisse croire qu'il y a une puissante escadre ennemie avec des porte-avions dans les environs ».

Fuchida propose une autre explication :

« La cause de cette faillite, encore une fois, peut être trouvée dans le fait que la Marine était obnubilée par l'offensive, ce qui a entraîné un désintérêt total dans la recherche et la reconnaissance. L'entraînement et l'organisation de notre aviation embarquée mettaient trop l'accent sur l'importance de l'offensive. La reconnaissance n'était enseignée que dans le cadre normal de l'instruction, mais aucune spécialisation n'était prévue. De même, il n'existait aucune unité organique de reconnaissance digne de ce nom dans la Marine japonaise. Si des missions de reconnaissance s'avéraient nécessaires, on utilisait des avions de combat. Il n'existait aucun avion spécialisé à bord des porte-avions. Lors de l'attaque de Pearl Harbor, tous les appareils embarqués à la disposition de Nagumo étaient destinés à l'offensive, abandonnant l'observation à la dizaine d'hydravions des cuirassés et des croiseurs d'accompagnement. Ce fut sans doute la raison pour laquelle l'amiral Nagumo prit la décision de se retirer sans exploiter son avantage. Au moment le plus critique, lorsqu'il eut à décider s'il fallait ou non lancer une troisième vague sur Pearl Harbor, il ne disposait pas des informations essentielles que des avions de reconnaissance auraient pu lui fournir. »

Sans vouloir accabler Genda, force est de reconnaître que son plan de recherche, même « à une seule phase », est pour le moins inadéquat : sept avions (en incluant les deux Type 97 et le Type 95) pour scruter une superficie supérieure à celle de la France, c'est une attitude irresponsable pour un chef des opérations aériennes. Qu'il ait été convaincu par son amiral de la non-existence d'une flotte ennemie n'excuse en rien cette négligence coupable, quand bien même il respectait la procédure en vigueur.

◢ Le capitaine de frégate Fuchida Mitsuo commande le groupe aérien de la 1re Division. Il aurait dû mener la première vague contre Midway, mais il est alors terrassé par une crise d'appendicite. (DR)



◀ Appontage sur l'*Akagi* du capitaine de corvette Fuchida Mitsuo, commandant le groupe aérien de la 1re Division, lors de l'attaque sur Trincomalee (Ceylan), le 9 avril 1942. On distingue la bande rouge entourant l'arrière du fuselage et les trois bandes jaunes dénotant sa fonction sur l'empennage vertical. On note aussi la faible résistance de la peinture à la corrosion par l'eau de mer. (US NARA)

▶ Hydravion PBY-5 Catalina de la VP-23 photographié sur Sand, en 1942. Cette escadrille participe également aux recherches de la *Kidô Butai*, les premiers jours de la bataille de Midway (US NARA)

[1] Un Type 97 du *Hiryû* a dû faire demi-tour et se poser sur le porte-avions le plus proche, en l'occurrence le *Sôryû*.

▼ Un bombardier en piqué Type 99 décolle de l'*Akagi*. Cette photo a été prise lors de l'attaque de Pearl Harbor, mais il n'existe aucune photo prise par les Japonais pendant la bataille de Midway : les pellicules reposent par plusieurs milliers de mètres au fond du Pacifique ! (US NARA)

KIDÔ BUTAI : 04H30
LA PREMIÈRE VAGUE DÉCOLLE

Pour l'heure, Nagumo a l'esprit ailleurs. La première vague d'assaut commence à décoller depuis les quatre porte-avions japonais. Fuchida aurait dû la commander, comme il avait commandé celle de Pearl Harbor ; cependant, terrassé par une crise d'appendicite depuis deux jours, il a laissé sa place au lieutenant de vaisseau Tomonaga Jôichi du *Hiryû*.
Prennent l'air en premier 36 Zéro (9 de chaque porte-avions), suivis par 36 Type 97 provenant du *Hiryû* et du *Sôryû*, armés de bombes terrestres de 800 kg, et par 36 Type 99 des *Akagi* et *Kaga*, porteurs de bombes terrestres de 250 kg. Il ne faut pas plus d'un quart d'heure pour que les 107 avions [1] se mettent en formation, et, à 04h45, Tomonaga prend le cap 135 en direction de l'île de Midway, à 210 nautiques de là.
Nagumo vient de se séparer de près de la moitié de son aviation. En outre, 8 Zéro, prélevés sur les quatre « toits plats », ont été lancés après le départ de Tomonaga pour assurer la couverture aérienne de la *Kidô Butai*. Alors, que lui reste-t-il

LA PREMIÈRE VAGUE JAPONAISE CONTRE MIDWAY

4 JUIN 1942

Commandant de la vague d'assaut : LV Tomonaga Jôichi (*Hiryû*)
Commandant des chasseurs : LV Suganami Masaji (*Sôryû*)
Commandant des bombardiers en piqué : LV Ogawa Shôichi (*Kaga*)

1re Division de porte-avions		
Akagi		
9	Type 0	LV Shirane Ayao
18	Type 99	LV Yamada Shôhei
1	Type 97*	MP Nishimori Susumu
Kaga		
9	Type 0	LV Iisuka Masao
18	Type 99	LV Ogawa Shôichi
1	Type 97*	MP Yoshino Haruo
2e Division de porte-avions		
Hiryû		
9	Type 0	LV Shigematsu Yasuhiro
18	Type 97	LV Tomonaga Jôichi
Sôryû		
9	Type 0	LV Suganami Masaji
18	Type 97	LV Itô Tadao

* Avion de reconnaissance
LV, lieutenant de vaisseau – MP, maître principal.

sous la main, soit pour une seconde vague, soit pour parer à une menace venue du vaste océan ou même de Midway ? Il peut encore compter sur 25 Zéro (presque équitablement répartis), 42 Type 97 (17 sur l'*Akagi* et 25 sur le *Kaga*) et 34 Type 99 (18 sur le *Hiryû* et 16 sur le *Sôryû*) : une force loin d'être négligeable et capable d'infliger des dégâts significatifs à n'importe quel objectif sur lequel elle sera dirigée. Suivant les ordres donnés par Yamamoto, une trentaine de Type 97 ont été armés de torpille et des bombes marines de 250 kg ont été montées sur 24 Type 99.
So far so good – jusqu'ici tout va bien, comme disent les Américains, mais les choses ne tardent pas à se gâter.

TASK FORCES : 05H34
LAYTON AVAIT RAISON

À 05h15, le *Lieutenant* Howard P. Ady, pilote d'un PBY-5 de la VP-23, émergeant d'une masse de cumulus, tombe sur une escadre apparemment ennemie composée de plusieurs grosses unités. Après observation, il reconnaît la silhouette immanquable d'un « toit plat » japonais, puis d'un second. À 05h34, il transmet un message laconique : « PORTE-AVIONS, RELÈVEMENT 320, DISTANCE 180. »
Fletcher est sur les dents. Combien de porte-avions ? Et où ?
Un peu plus de précisions ne déplairait pas à Fletcher. Il les obtient enfin à 05h52, quand après avoir fait joujou entre les nuages avec quelques Zéro trop curieux, Ady peut compléter son message : « DEUX PORTE-AVIONS ET GROS BÂTIMENTS D'ACCOMPAGNEMENT, PORTE-AVIONS EN TÊTE, CAP 135, VITESSE 25. »
Cette fois, le doute n'est pas permis, l'escadre de Nagumo vient d'être découverte. C'est une excellente nouvelle, même s'il manque deux porte-avions et que les deux repérés ne sont pas exactement là où Fletcher les attendait, ce qui va contraindre les TBD et F4F à intervenir à la limite de leur rayon d'action. En fin de compte, la prédiction de Layton n'était pas si mauvaise !
Toutefois, pour une raison inconnue, Fletcher n'aura pas davantage d'informations venant de ces deux PBY, qui, logiquement, auraient dû maintenir le contact pendant au moins deux ou trois heures, compte tenu de leur autonomie et des conditions météo qui leur permettaient de se mettre à l'abri d'une interception.

BREWSTER F2A-3 BUFFALO (BUAER 01562)
Captain Kirk Armistead
VMF-221
Midway, 4 juin 1942.

À 05h55, un autre Catalina de la même escadrille, piloté par le *Lieutenant (jg)* William A. Chase, aperçoit deux groupes volant à 1 500 m. Il transmet l'information en clair : « NOMBREUX AVIONS SE DIRIGEANT VERS MIDWAY, RELÈVEMENT 320, DISTANCE 150 ».
Se sachant découvert et s'attendant donc à être attaqué par l'aviation de Midway, Nagumo (ou plus certainement Genda) fait décoller douze Zéro supplémentaires pour renforcer ses patrouilles, n'en conservant que douze pour escorter la deuxième vague – si deuxième vague il y a.

ÎLE DE MIDWAY : 05H55
ALERTE À MIDWAY

À Midway, la réception des messages des PBY donne un coup de pied dans la fourmilière. À 05h45, tous les équipages sont en état d'alerte, sanglés à bord de leurs machines, radios allumées, moteurs tournant. À 05h55, le radar repère « BEAUCOUP D'AVIONS ENNEMIS, 310°, 160 KM, ALTITUDE 11 [2]». La sirène retentit aussitôt sur Sand. Toutefois, les pilotes, assourdis par le bruit de leurs moteurs, ne l'entendent pas, et ce sont les mécanos qui leur transmettent la nouvelle.
La VMF-221 monte à l'interception des intrus. Parks a divisé ses 20 Brewster F2A-3 Buffalo et 7 Grumman F4F-3 Wildcat en cinq sections :
Buffalo
1re section : 6 appareils, Maj. Parks
2e section : 6 appareils, Cap. Hennessy
3e section : 6 appareils, Cap. Armistead
4e section : 2 appareils, Cap. Curtin
Wildcat
5e section : 7 appareils, Cap. Carey
Deux font demi-tour prématurément à la suite d'une panne : un de la 1re section et un de la 5e. Par ailleurs, deux autres prévus pour la 5e section (Cap. McCarthy et 2/Lt. Corry), revenant d'une patrouille de routine, ont besoin d'être ravitaillés ; ils ne redécollent qu'à 06h25 et ne parviendront pas à s'intégrer à la section de Carey, formant, en quelque sorte, une 6e section.

ÎLE DE MIDWAY : 06H15
BUFFALO CONTRE ZÉRO

Les quatre premières sections (Buffalo) sont dirigées au cap 310 à 4 000 m à la rencontre de nombreux hostiles, tandis que la cinquième (Wildcat) les suit sur une quinzaine de kilomètres, avant de recevoir l'ordre d'orbiter au cas où une autre vague arriverait par un autre relèvement.
Parks encaisse le premier choc ; il sera sévère. À 06h15, il plonge sur l'impressionnante armada japonaise, suivi de ses cinq équipiers. La surprise ne joue pas longtemps en leur faveur. Le lieutenant de vaisseau Suganami Masharu, qu'il n'a pas mise avant les bœufs, est le premier à réagir. Avec les Zéro du *Sôryû*, il grimpe à la rencontre des Buffalo, et un terrible combat tournoyant s'engage. Chaque section engage l'ennemi séparément. De celle de Parks, il n'y aura aucun survivant.
Enfin, si, un a survécu : le *2nd Lieutenant* Charles S. Hughes, parce que, justement, il n'a pas pu participer au combat, comme il le raconte lui-même :
« Le matin du 4 juin, j'ai démarré mon avion vers 03h50. À 05h30 (très précisément selon ma montre), j'ai reçu l'ordre de mettre à nouveau le moteur en route. Vers 06h05, nous avons décollé, et, à 1 500 m, j'ai eu des difficultés à maintenir le contact avec la section en raison de vibrations et d'une perte de puissance de mon moteur. À 1 800 m, j'étais complètement lâché, et le moteur tournait si mal que j'ai pensé que cela serait suicidaire d'aller au combat avec mon avion. J'ai décidé de revenir au terrain pour être prêt pour une seconde mission. C'est ce que j'ai fait, et je me suis posé vers 06h30. Quelques instants plus tard, les bombardiers horizontaux sont arrivés.
« Les batteries antiaériennes sont entrées en action dès que l'ennemi a été à portée de tir, et elles en ont eu deux sur les onze qui commençaient leur passe au-dessus de Sand. J'ai vu leurs bombes tomber sur Sand, mais j'ai dû me mettre à couvert quand six avions ont lancé les leurs au-dessus d'Eastern, qui ont atterri près de moi. Les bombardiers en piqué sont sortis du soleil quelques minutes plus tard. Il m'a semblé qu'il s'agissait d'Aichi 99. Les Zéro sont arrivés pour mitrailler juste derrière. J'ai aperçu deux Brewster en combat contre des Zéro. Un a été abattu, et l'autre sauvé par des tirs venant du sol qui ont protégé ses arrières. On avait l'impression qu'ils étaient tous les deux reliés par un câble quand les Zéro les attaquaient. Je crois que nos hommes dans des avions même moitié moins performants que le Zéro auraient fait cesser ce raid sur l'instant. »
De la seconde section (Hennessy), il n'y a qu'un seul survivant, le *Captain* Phillip R. White :
« Le 4 juin à 06h00, j'ai décollé à bord du F2A-3 n° 01568 avec le *Captain* D. J. Hennessy comme chef de section. Nous sommes montés à 3 600 m et avons tourné en rond pendant deux ou trois minutes avant de prendre contact avec les formations ennemies. Le *Captain* Hennessy nous a menés à l'attaque des bombardiers horizontaux. Il y avait trois

▶ Le *Captain* Marion E. Carl, futur grand as de l'USMC, pose à côté de son Grumman F4F-3 Wildcat de la VMF-221. (USMC)

[2] C'est-à-dire 11 000 pieds, soit 3 300 m environ.

GRUMMAN F4F-3 WILDCAT (BUAER 4000)

Captain Marion R. Carl
VMF-221
Midway, 4 juin 1942.

formations de neuf appareils. Après la première passe, j'ai perdu mon ailier et le reste de la section. J'ai grimpé en chandelle et effectué une seconde passe latérale. J'avais commencé une troisième, lorsque j'ai aperçu un chasseur Zéro montant très rapidement derrière moi. J'ai poussé le manche en avant de toutes mes forces et suis parti dans un violent piqué. Quand j'ai rétabli, je me suis rendu compte que j'avais semé le Zéro.

« Je suis revenu à mon altitude de départ et ai reçu un message m'indiquant qu'un avion ennemi quittait le secteur au cap 310. J'ai repéré l'avion et ai effectué une longue passe par le travers et légèrement au-dessus. Je l'ai vu ensuite vaciller puis faire un joli arrondi jusque dans l'eau. Il était à environ 300 m quand j'ai commencé mon attaque. Je pense que j'ai touché le pilote. L'avion était un bombardier en piqué Aichi 99.

« Je suis à nouveau revenu à mon altitude et j'ai aperçu un autre Aichi 99 traversant les nuages en se dirigeant vers son porte-avions. J'étais à 1 800 m d'altitude et j'ai fait donner au Buffalo tout ce qu'il avait dans le ventre, mais j'avais du mal à gagner sur lui. J'ai quand même réussi à raccourcir la distance en basculant le nez pour perdre 100 m d'altitude. J'ai alors pu tirer. Après cette passe, il a considérablement ralenti, et j'ai pu effectuer une seconde passe facilement. Je pense que la première fois j'ai endommagé son moteur. J'allais lui donner le coup de grâce quand je me suis rendu compte que je n'avais plus de munitions. Je suis certain d'avoir touché le mitrailleur arrière, parce qu'il ne m'a plus tiré dessus après la deuxième passe. Je suis retourné à la base, ai réarmé et redécollé, puis j'ai reçu l'instruction de rentrer. »

À la fin de son compte rendu officiel, White ne peut cacher son amertume et sa colère (le mot souligné l'est dans le texte original) :

« Le F2A-3 n'est pas un avion de combat. Il est inférieur dans tous les domaines aux avions que nous avons combattus.

VMF-221
4 JUIN 1942

N° avion	Pilote	N° série avion	Sort
Brewster F2A-3 Buffalo			
	1re section		
1	Maj Floyd B. Parks	01518	Disparu
2	2/Lt Eugene P. Madole	01548	Disparu
3	Cap John R. Alvord	01525*	Disparu
4	2/Lt John M. Butler	01537	Disparu
5	2/Lt David W. Pinkerton Jr.	01569*	Disparu
6	2/Lt Charles S. Hughes	01552	Demi-tour (panne)
	2e section		
7	Cap Daniel J. Hennessy	01522	Disparu
8	2/Lt Ellwood Q. Lindsay	01541	Disparu
9	Cap Herbert T. Merrill	01524	Parachuté, disparu
10	2/Lt Thomas W. Benson	01528	Disparu
11	Cap Phillip R. White	01568	
12	2/Lt John D. Lucas	01542	Disparu
	3e section		
13	Cap Kirk Armistead	01562	
14	2/Lt William B. Sandoval	01563	Disparu
15	Cap William C. Humberd	01553	
16	2/Lt William V. Brooks	01523	Blessé
17	2/Lt Charles M. Kunz	01521*	Blessé
18	2/Lt Martin E. Mahannah	01559	Tué
	4e section		
19	Cap Robert E. Curtin	01520*	Disparu
20	2/Lt Darrell D. Irwin	01550*	
Grumman F4F-3 Wildcat			
	5e section		
22	Cap John F. Carey	4008	Blessé
23	2/Lt Walter W. Swansberger [1]	3989	Disparu
24	Cap Marion E. Carl	4000	
25	2/Lt Clayton M. Canfield	3997	
26	Cap Francis P. McCarthy	4006	Disparu
27	2/Lt Roy A. Corry Jr.	2532	
28	2/Lt Henry Philipps	1864	Demi-tour (panne)

[1] – Se rattachera à la 3e section.

* Il s'agit de la version F2A-3P, équipée d'une caméra de reconnaissance.

Le F2A-3 a à peu près les mêmes performances qu'un bombardier en piqué Aichi 99. Le chasseur japonais Zéro peut faire des cercles autour du F2A-3. De ce que j'ai vu, j'estime la vitesse d'un chasseur Zéro à plus de 720 km/h [3].

« Je crois que tout commandant qui envoie des pilotes au combat à bord de F2A-3 peut les considérer comme perdus avant même qu'ils aient quitté le sol. »

La troisième section de Buffalo, menée par le *Captain* Kirk Armistead, est celle qui s'en sort le moins mal, avec un disparu, un tué et deux blessés. Armistead rapporte son expérience :

« J'ai fait grimper ma section à 1 500 m, et à ce moment la base m'a donné l'instruction de monter à 3 600 m et de mettre au 310. J'ai ensuite reçu l'ordre de prendre le cap 320 et, vers 06h20, j'ai entendu le Capt. Carey transmettre un '*taïaut*', suivi par '*faucons à altitude 14 soutenus par des chasseurs*'. J'ai commencé à grimper et ai aperçu l'ennemi vers 4 200 m à une distance de 9 à 11 km sur ma droite. J'ai aussitôt viré au 70 et ai continué à prendre de l'altitude. Je cherchais à me mettre en position au-dessus et en avant de l'ennemi pour arriver du soleil. Cependant, je n'ai pas réussi. J'étais à 5 100 m quand j'ai commencé mon attaque. L'objectif consistait en cinq sections de 5 à 9 avions chacune volant en 'V'. J'ai estimé cette formation à 30 à 40 bombardiers en piqué Aichi Type 99. J'étais suivi par cinq chasseurs F2A-3 et un chasseur F4F-3, pilote inconnu [*2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger – NDA], en file indienne.

« J'ai fait une approche frontale en piqué accentué et à grande vitesse sur la quatrième section de cinq avions. J'ai vu mes balles incendiaires arroser le leader et les appareils de la branche gauche du 'V'. J'ai poursuivi mon piqué et, en regardant derrière moi, j'ai vu deux ou trois de ces avions tomber en flammes. Certains avions de ma section ont concentré leur attaque sur la cinquième section ennemie. Après ma ressource, je suis remonté jusqu'à 4 200 m et j'ai repéré un autre groupe du même Type d'appareil suivant le précédent. J'ai jeté un regard par-dessus mon épaule, et vers 600 m plus bas et derrière moi, j'ai aperçu trois chasseurs en file indienne en train de grimper vers moi, que j'ai pris pour des appareils de ma propre section. Cependant, ils montaient très vite et selon un angle très prononcé. Quand le premier d'entre eux est arrivé à 150 m dessous et derrière moi, j'ai compris qu'il s'agissait d'un chasseur japonais Zéro. J'ai donné un violent coup de pied au palonnier, mais j'ai pris trois obus de 20 mm, un dans la mitrailleuse de l'aile droite, un dans le réservoir de l'aile droite et un dans le côté supérieur droit du capot. J'ai aussi pris une vingtaine de 7,7 qui ont arraché le tab de l'aileron et sectionné une portion de l'aileron. J'ai maintenu mon piqué vertical pleins gaz, entraîné en autorotation sur ma gauche en raison des dégâts subis à l'aileron. Vers 900 m, j'ai commencé à redresser et ai réussi à tenir l'appareil stable à une altitude de 150 m. »

Armistead se pose sans trop de difficultés vers 08h00.

La quatrième section ne se compose que du *Captain* Robert E. Curtin et du *2nd Lieutenant* Darrell D. Irwin. Ce dernier suit son leader à l'attaque d'une importante formation de Type 97 :

« La section de Brewster devant nous [Armistead – NDA] a pris de l'altitude pour une passe en piqué, le *Captain* Curtin et moi-même avons suivi. Après cette manœuvre, je n'ai jamais revu le *Captain* Curtin ni aucun autre avion de la section qui nous précédait. »

Irwin est ensuite pris en chasse par deux Zéro :

« Le chasseur japonais, aidé par au moins un autre, poursuivait ses attaques, revenant à chaque fois dans ma queue après avoir dégagé. Pendant ce temps, j'avais poussé les gaz à fond, faisant du 240 à 260 nœuds (445 à 480 km/h). La précision de leur tir était excellente, et je ne crois pas qu'ils m'aient raté une seule fois au cours de leurs différentes passes. Plusieurs fois, j'ai entendu des balles frapper la plaque de blindage derrière mon siège et, comme elle ne dépasse

[3] C'est quelque peu excessif, la version A6M2 du Type 0 ne dépassait pas 540 km/h en palier. Le F2A-3 était donné pour 517 km/h.

▼ Le F4F-3 « 24 » (BuAer 4000) piloté par le *Captain* Marion E. Carl le 4 juin 1942. Avec un total de 18,5 victoires, Marion Carl deviendra l'un des plus grands as de l'USMC, terminant la guerre au grade de *Major* et quittant le service avec celui de *Major General* en 1973. (Museum of Naval Aviation)

▲ Le F4F-3 (BuAer 4008) du *Captain* John F. Carey. Après un combat mouvementé qui l'a vu revendiquer un « Val », Carey, blessé à une jambe, a capoté à l'atterrissage à son retour. Rien de trop méchant pour le pilote, en revanche son avion est à passer par pertes et profits. (US Navy)

pas la hauteur des épaules, je baissais la tête autant que je le pouvais à chaque attaque. J'ai réussi à me poser, toujours avec la tête rentrée dans les épaules et les Japonais en train de me tirer dessus. J'ai atterri à environ 06h50, au beau milieu d'un raid massif de bombardiers en piqué. »

Sur les 19 F2A-3 Buffalo qui ont engagé le combat, pas moins de 13 ont été abattus, faisant un tué, onze disparus et trois blessés ! Le *Major* Floyd B. Parks fait lui-même partie des disparus. Le corps d'un seul pilote (Mahannah) sera retrouvé.

ÎLE DE MIDWAY : 06H15
WILDCAT CONTRE ZÉRO

La cinquième section, la seule sur F4F-3, ne peut intégrer les deux appareils revenus de patrouille et à court de carburant ; ceux-ci feront cavalier seul après leur ravitaillement. Elle engage l'ennemi avec seulement trois éléments, dont le *Captain* Marion E. Carl, futur grand as de l'USMC avec 18,5 victoires, qui narre la manière dont il a ouvert son palmarès :

« Arrivé à 50 km au large à 4 200 m, le *Captain* Carey a effectué un virage à droite. J'ai éprouvé quelques difficultés à suivre et je me suis retrouvé distancé de plusieurs centaines de mètres. À la sortie du virage, le *Captain* Carey a signalé une large formation de bombardiers escortés par des chasseurs, puis il a plongé sur les bombardiers. J'ai repéré les chasseurs, trois groupes de cinq, grimpant pour protéger les bombardiers, alors j'ai exécuté une passe sur le flanc d'un des chasseurs qui se trouvait à quelque 600 m sous moi. Mon tir est passé à côté, et j'ai dégagé en montée. Quand je me suis retourné pour observer les résultats de mon attaque, j'ai été surpris d'apercevoir plusieurs Zéro déjà en train de se mettre en position dans ma queue. J'ai piqué droit devant moi pleins gaz, et ils ont abandonné la poursuite. J'ai redressé à 900 m.

« J'ai repris de l'altitude et me suis dirigé vers ma base. À 6 000 m, j'ai rétabli et ai cherché une nouvelle cible. N'en apercevant aucune, je suis revenu vers 3 600 m et me suis approché à moins de 3 km de ma base. J'ai aperçu trois chasseurs Zéro à basse altitude en train d'effectuer un large virage, alors je suis parti dans un piqué à 45° plein pot, mais j'avais à peine assez de vitesse pour coiffer l'un des Zéro en train de virer. J'ai tiré une longue rafale jusqu'à ce qu'il bascule sur une aile et je l'ai laissé hors de contrôle piquant droit devant lui en traînant un panache de fumée. Les deux autres chasseurs ont manœuvré pour se rapprocher de moi, alors j'ai foncé vers un nuage. Un chasseur a abandonné la partie, mais l'autre a continué et a ouvert le feu. Il a tiré de manière régulière pendant plusieurs secondes, mais il visait trop bas, car j'ai vu les traçantes passer des deux côtés sous moi. Finalement, j'ai senti des impacts de balles frapper ma manette des gaz, j'ai viré à plat et il m'a dépassé. Je l'ai arrosé quand il est passé devant moi. Il a basculé devant et sous moi, et j'ai poussé le manche vers l'avant et ai pressé la détente en même temps, mais manifestement la manœuvre avait été trop brutale, car aucune de mes armes n'a déclenché. J'ai plongé derrière le chasseur et ai pénétré dans un nuage. Je n'ai pas aperçu d'avion ennemi par la suite.

« Je suis remonté à 3 000 m à proximité de ma base, et, quelques minutes plus tard, à 07h20, j'ai reçu l'ordre d'atterrir. Je me suis posé vers 07h30. J'ai utilisé un peu plus de 300 projectiles. Selon moi, j'ai descendu un chasseur lourd Zero Isento Ki [*sic*] et infligé des dégâts inconnus à deux autres appareils du même type. »

Enfin, les deux retardataires ferment le ban, ainsi que l'explique le *2nd Lieutenant* Roy A. Corry Jr. :

« Le matin du 4 juin, le *Captain* McCarthy et moi-même nous préparions à atterrir de retour d'une patrouille de routine. Nous avons reçu un message radio nous disant que des avions ennemis approchaient de l'île avec un relèvement de 310 à une distance d'une soixantaine de kilomètres. Comme nous n'avions plus beaucoup de carburant, nous avons atterri immédiatement, refait les pleins et avons redécollé.

« Nous étions à 2 400 m, nous dirigeant vers les bombardiers ennemis qui volaient entre 3 600 et 4 500 m, lorsque nous avons été attaqués par huit chasseurs 00 [*sic*]. Nous avons été immédiatement séparés à la première passe et nous avons combattu chacun de notre côté. Le *Captain* McCarthy a tout de suite descendu un chasseur, et j'en ai abattu un sur sa queue. J'ai perdu de vue le *Captain* McCarthy peu après, en grande partie parce que j'avais trois chasseurs 00 dans ma queue. Étant incapable de les manœuvrer, j'ai attaqué un bombardier en piqué qui quittait le secteur d'Eastern. J'ai tiré une courte rafale, et le bombardier en piqué (Aichi 99) a basculé sur le dos et a fini dans l'océan. À ce moment, j'avais une grosse fuite d'essence, et les chasseurs m'encadraient de leur tir avec une grande efficacité. J'ai réussi à voler aussi bas que possible au-dessus de l'eau et à venir me poser sur le terrain sans trop de mal. Je pilotais un F4F-3, n° 2537.

« J'ai vu deux F2A-3 se faire descendre pendant le combat, un pilote a sauté en parachute, mais il a été mitraillé [4]. Le chasseur 00 est de loin l'appareil le plus maniable qui existe à l'heure actuelle. Il est impossible de le comparer avec nos taxis en service. Le chasseur 00 est apparemment de construction très robuste et peut absorber autant de contraintes et d'efforts que les nôtres. Les avions japonais semblent très vulnérables si vous êtes assez chanceux pour mettre un coup au but. »

Le *Captain* Francis P. McCarthy est porté disparu, tout comme le *2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger, qui s'était joint à la section d'Armistead, portant le total de chasseurs perdus par la VMF-221 à 15 !

La VMF-221 revendique 11 victoires confirmées, 1 probable et 4 endommagés. De leur côté, les Japonais revendiquent 47 victoires, soit 11 créditées aux pilotes de l'*Akagi*, 12 à ceux du *Kaga*, 6 à ceux du *Sôryû* et 18 à ceux du *Hiryû*.

La confusion des combats peut expliquer, en partie, la surestimation des deux camps à propos du nombre d'avions ennemis revendiqués. Toutefois, il est à noter que jamais, tout au long de la guerre du Pacifique, les Japonais ne se révéleront capables d'estimer avec précision leurs victoires, qu'elles soient aériennes ou navales. Et, dans ce dernier domaine, les surestimations les amèneront à commettre de graves erreurs qui seront lourdes de conséquences.

▲ et ◢ Les installations de Sand touchées par le raid japonais, en particulier le dépôt de lubrifiant que l'on voit flamber dans le fond. (US NARA)

[4] Sans aucun doute le *Captain* Herbert T. Merrill de la deuxième section, porté disparu après avoir évacué son avion en vol.

◀ La photo (tirée d'un film) est de piètre qualité, mais l'intérêt historique du document est indiscutable. Le Zéro AI-153 du maître Shinaji Iwama (*Akagi*) achève de brûler après avoir été abattu par la DCA de Midway. (Collection M. E. Horan)

Le rapport du MAG-22 est très éloquent à propos de la supériorité qualitative de l'aviation japonaise :

« Tous les pilotes de la VMF, quel que soit leur degré d'expérience et de compétence, ont été très impressionnés par les performances du chasseur 00 1 Sento KI [*sic*], affirmant qu'il possède une marge de 20 % sur les F2A-3 et F4F-3 en vitesse de montée et maniabilité. Les victoires revendiquées ne disent pas tout. Chaque pilote n'a pu réaliser qu'une ou deux passes contre les bombardiers avant de passer le reste du temps à essayer de se défaire d'un à cinq chasseurs nippons dans sa queue. »

Tandis que les avions des *Akagi* et *Hiryû* ont attaqué Eastern, ceux des *Kaga* et *Sôryû* s'en sont pris à Sand. Un hangar d'hydravions a été incendié, et un dépôt de carburant enterré a pris feu. D'autres bombes ont détruit le PC, le dispensaire, le mess et la centrale électrique principale. La pompe électrique a été détruite, ce qui contraindra à faire les pleins à la main. Toutefois, comme à Pearl Harbor six mois plus tôt, l'attaque de l'île de Midway ne s'est pas révélée décisive, même si son aviation de chasse a été totalement balayée. Peu de batteries antiaériennes ont été mises hors d'état, et les bombardiers lourds sont intacts, comme le sont les pistes. Les pertes humaines au sol ont été légères, 11 tués et 18 blessés.

ÎLE DE MIDWAY : 07H00
LES JAPONAIS REPARTENT

Les pertes japonaises s'élèvent à 5 Type 97, 2 Type 0 et 1 Type 99, 5 autres bombardiers doivent amerrir près des croiseurs. Toutefois, nombreux sont les avions qui rentrent endommagés et sont désormais indisponibles pour une nouvelle mission ; neuf devront être jetés en mer. Sur les 36 Type 97 envoyés par le *Hiryû* et le *Soryû*, seuls 19 sont encore utilisables, certains après quelque ravaudage. La mission a coûté près d'un quart de ses forces à l'expédition menée par Tomonaga. Les Japonais ont été très surpris par une telle opposition, à laquelle, visiblement, ils ne s'attendaient pas.

Juste avant de quitter Midway, Tomonaga, estimant que la mission qui lui a été assignée – la neutralisation des défenses de l'île – n'a pas été remplie, envoie le message suivant à Nagumo : « SECONDE ATTAQUE NÉCESSAIRE ».

La farouche résistance des défenseurs de Midway a donc deux conséquences : l'une directe, la nécessité pour les Japonais de remettre le couvert ; l'autre indirecte, la grande confusion que la demande de Tomonaga va engendrer juste au moment où des navires américains sont repérés... mais n'anticipons pas. ■

MIDWAY CONTRE-ATTAQUE

« Les premières attaques ont été dirigées contre le chef d'escadrille dans le but de le mettre hors de combat. Après deux passes, l'un des ennemis a sévèrement atteint l'avion du Major Henderson et son avion a pris feu. »

Captain Elmer G. Glidden Jr., VMSB-241.

À 06h00 le 4 juin, une estafette apporte un message au *Captain* Collins (B-26) et au *Lieutenant* Fieberling (TBF) : « Attaquez porte-avions ennemis. Relèvement 320. Distance 290 km. Cap 35. Vitesse 25 nœuds. » Immédiatement, tout ce qui est en état de voler prend l'air [1]. Sweeney part à la tête de 14 B-17 armés de 4 bombes de 250 kg ou de 300 kg, tandis que 11 PBY-5A, porteurs de 2 bombes de 250 kg, se rendent sur leur secteur de patrouille respectif.

ÎLE DE MIDWAY : 06H00-06H20 TOUT LE MONDE EN L'AIR

À 06h20, Henderson fait décoller 29 *Scout-Bombers* de la VMSB-241, qu'il a répartis en plusieurs groupes et sections en fonction du type d'appareil et de la qualification des équipages ; ainsi, les plus chevronnés font partie de la première division (SBD-2) et du premier groupe (SB2U-3), tandis que les néophytes, qui complètent la formation, sont encadrés par des leaders expérimentés.

▲ Les SBD-2 de la VMSB-241 en vol d'entraînement au-dessus du lagon de Midway, en mai 1942. Au premier plan, le BuAer 2178, qui participera à la mission contre la flotte japonaise avec à bord les *Captain* Elmer G. Glidden Jr. et *Corporal* Meade T. Johnson. Glidden prendra la tête de l'attaque après la disparition de Henderson ; promu *Major*, il commandera ultérieurement la VMBF-231. (US Navy)

Douglas SBD-2 Dauntless

Première division

Section de commandement : 3 appareils, Maj L. R. Henderson

1re section : 2 appareils, Cap E. G. Glidden Jr.

2e section : 2 appareils, 1/Lt D. Iverson Jr.

3e section : 2 appareils, Cap A. H. DeLalio

4e section : 2 appareils, 2/Lt A. W. Tweedy

Deuxième division

Section de commandement : 1 appareil, Cap M. A. Tyler

1re section : 3 appareils, Cap R. L. Blain

2e section : 2 appareils, 2/Lt T. F. Moore Jr.

Vought SB2U-3 Vindicator

1er groupe : 7 appareils, Maj B. W. Norris

2e groupe : 4 appareils, Cap L. M. Williamson

[1] À l'exception de : 1 PBY-5A, 1 SBD--2, 1 F4F-3, 2 F2A-3, 2 SB2U-3 indisponibles et 3 SB2U-3 sans équipage.

[2] La bombe est larguée en piqué ne dépassant pas 45°. L'attaque se fait à moindre vitesse qu'en piqué à 80/90° et sur une plus longue distance, rendant l'avion plus facile à maîtriser et à redresser après le largage, mais aussi plus vulnérable à la chasse et à la DCA ennemies.

◤ ◣ et page de gauche, en bas : Les B-17 du VII *Bomber Command* décollent de Midway dès 5 heures du matin. (US NARA)

◥ Le *Major* Lofton R. Henderson, commandant de la VMSB-241. (USMC)

▼ Les Douglas SBD-2 Dauntless de la VMSB-241 survolent Midway. (US NARA)

Chaque avion est équipé d'une bombe de 250 kg, mais parce que seulement trois pilotes possèdent plus de cinq heures de vol sur Dauntless et que l'escadrille n'a pas eu le temps de s'entraîner au bombardement en piqué sur Vindicator, Henderson a opté pour le bombardement en semi-piqué [2]. Il a décidé d'arriver à 2 400 m d'altitude et de descendre rapidement jusqu'à 1 200, quand l'objectif sera en vue. L'approche finale s'effectuera de manière individuelle, les pilotes larguant leur charge à 150 m de hauteur ou moins, puis dégageant au ras des vagues ou en se réfugiant dans les nuages, s'il y en a.

La VMSB-241 a décollé avec dix minutes de retard en raison de difficultés de mise en route de quelques moteurs et de la nécessité d'attendre que la piste soit dégagée des nombreux avions qui s'y sont précipités. Deux SBD-2 ne peuvent pas démarrer, dont celui de Moore, et un SB2U-3 doit rentrer pour changer un capotage du moteur qui s'est envolé ; il ne pourra pas repartir à cause de l'arrivée des bombardiers japonais.

En cours de route, Henderson et Norris reçoivent l'instruction d'attaquer un porte-avions ennemi, relèvement 325, distance 180 nautiques, cap au 135 et vitesse 25 nœuds, mais ils avaient déjà eu cette information avant le départ. À 06h50, les deux formations se séparent, chacune devant poursuivre sa route et procéder à l'attaque de manière individuelle en raison de la forte différence de vitesse de croisière entre les Dauntless et les Vindicator.

KIDÔ BUTAI : 06H00 (?) L'ALERTE EST DONNÉE

À 05h55, selon les archives japonaises, l'hydravion *Tone* 3 signale à Nagumo que « 15 avions ennemis se dirigent vers [lui] ». Étant donné qu'aucun appareil américain n'a décollé avant 06h00 et qui leur a fallu « un certain temps » pour croiser la route du *Tone* 3, on peut raisonnablement penser que l'heure inscrite dans le journal de bord de l'*Akagi* est erronée. Cela n'a rien d'étonnant : ce journal de bord ayant été perdu avec le porte-avions, il a dû être reconstitué d'une part de mémoire et d'autre part d'après la retranscription des messages interceptés par les autres navires et à Tokyo.

Ce détail est ici sans grande importance, mais une autre entrée, dont l'authenticité sera mise en doute, donnera lieu à bien des conjectures, comme on le verra plus loin.
Nagumo ordonne de pousser à 28 nœuds.

KIDÔ BUTAI : 07H05-07H25 LE DÉBUT DU MASSACRE DE LA VT-8

À 07h05 résonne le cri de la vigie japonaise sur l'*Akagi* : « Avions ennemis en vue. » Les premiers sur les lieux sont les six torpilleurs Grumman TBF-1 Avenger du détachement de la VT-8, menés par le *Lieutenant* Langdon K. Fieberling. C'est un test grandeur nature pour cet appareil qui n'est pas encore entré en service et qui n'est pas non plus tout à fait « débogué ». Pour éviter que les trappes de la soute ventrale, où est logée la torpille, ne soient victimes d'une panne hydraulique, incident alors fréquent, Fieberling a donné l'ordre de les ouvrir bien avant l'attaque. Les six Avenger se présentent par le tribord des porte-avions japonais, en même temps que les quatre B-26 de l'Air Force. Ils sont immédiatement pourchassés par les Zéro, qui en abattent deux avant même qu'ils ne soient en position de lancer ; trois autres subissent un sort identique après.

▲ De gauche à droite, Basil Rich, Albert K. Earnest et Harry H. Ferrier durant leur reconversion sur Avenger à Norfolk, après la bataille de Midway. (US Navy)

◤ Deux SB2U-3 de la VMSB-241 au décollage. Au premier plan, le BuAer 2045 des *2nd Lieutenant* James H. Marmande et *Private 1st Class* Edby M. Colvin, qui sera porté disparu. (USMC)

[3] Voir note 6.

[4] En fait, Manning était Sea1c. Pour les abréviations des grades, voir en annexe.

Il n'y a qu'un seul survivant, l'*Ensign* Albert K. Earnest, qui pourra raconter l'histoire :
« Le matin du 4 juin, nous nous sommes rendus à nos avions à 04h00, comme d'habitude. Nous avons fait chauffer les moteurs pendant quelques minutes, puis nous avons attendu d'être mis en état d'alerte. À 05h45, un officier des Marines est venu me dire de mettre mon moteur en route, parce que des avions inconnus avaient été repérés par un avion-patrouilleur à 150 km de Midway. Nous avons commencé à rouler à 06h00 et nous avons décollé pour nous mettre en formation de deux sections de trois avions. Nous avons pris le cap 320 à 160 nœuds au badin à une altitude de 600 m. Cinq minutes après notre décollage, nous avons été coiffés par deux ou trois avions ennemis, dont un que j'ai pensé être un Messerschmitt 109 [3]. Nous nous en sommes débarrassés et avons grimpé jusqu'à 1 200 m en gardant le cap.
« Vers 07h00, nous avons repéré les forces ennemies à une distance de 25 km se dirigeant vers Midway. Il s'agissait d'une escadre d'une dizaine de bâtiments :

◣ et ◥ Grumman TBF Avenger en train de larguer leur torpille. Bien évidemment, ces photos n'ont pas été prises pendant la bataille de Midway, mais elles permettent de comprendre à quelle hauteur des vagues devait arriver un torpilleur pour pouvoir lancer son « poisson ». Il fallait aux pilotes des nerfs d'acier et une sacrée détermination pour maintenir vitesse, altitude et cap constants, alors qu'ils étaient souvent sous le feu croisé de la chasse et de la DCA ennemies. (Museum of Naval Aviation)

destroyers, croiseurs et au moins un cuirassé, formant un écran autour de deux grands porte-avions. Il se peut qu'il y ait eu des transports de troupes. À ce moment précis, nous avons été attaqués par un nombre considérable de chasseurs ennemis. Tout de suite, nous avons piqué pleins gaz dans des nuages à moins de 50 m au-dessus de la surface de l'eau, tout en nous dirigeant droit vers les porte-avions. Les chasseurs ennemis, largement supérieurs en nombre, de l'ordre de trois contre un, étaient des Zéro et des Messerschmitt. Ils n'ont pas cessé de nous attaquer et, à la deuxième passe, mon mitrailleur, J. D. Manning, AMM3c [4], a été tué. En même temps, mon système hydraulique a été mis hors service, et la roulette de queue est sortie de son logement, bouchant l'angle de tir du mitrailleur inférieur. Peu après, celui-ci, H. H. Ferrier, RM3c, a été atteint à la tête, mais bien que sonné et saignant abondamment, sa blessure n'était que superficielle. J'ai reçu un éclat d'obus sur la joue droite. Alors que nous étions encore à plusieurs kilomètres des porte-avions japonais, les câbles de la profondeur ont été sectionnés. J'ai largué ma torpille sur le navire le plus proche, un croiseur léger, parce que je pensais que l'avion était hors de contrôle, mais j'ai pu éviter de percuter l'eau en utilisant les compensateurs. Je n'ai pas pu voir si ma torpille avait atteint son but ou non.

L'AVIATION DE MIDWAY
4 JUIN 1942, MATINÉE

N°	Type	N° série	Pilote	Mitrailleur	Sort
Escadrille VMSB-241					
Première division					
Section de commandement					
1	SBD-2	2103	Maj L. R. Henderson	Pfc L. W. Reininger	D/D
2	SBD-2	2111	Cap R. E. Fleming	Cpl E. T. Card	-/B
3	SBD-2	2142	TSgt C. H. Stamps	Pfc H. B. Thomas	-/B
1re section					
4	SBD-2	2178	Cap E. G. Glidden Jr.	Cpl M. T. Johnson	
5	SBD-2	2122	2/Lt T. J. Gratzek	Sgt C. W. Recke	D/D
2e section					
6	SBD-2	2106	1/Lt D. Iverson Jr.	Pfc W. J. Reid	B/B
7	SBD-2	2124	2/Lt R. J. Bear	Pfc T. L. Sidebottom	
3e section					
8	SBD-2P	2168	Cap A. H. DeLalio	Cpl J. A. Moore	B/B
9	SBD-2P	2148	2/Lt M. A. Ward	Pfc H. M. Radford	D/D
4e section					
10	SBD-2	2139	2/Lt A. W. Tweedy	Sgt E. L. Raymond	D/D
11	SBD-2	2129	2/Lt B. P. Hagedorn	Pfc J. T. Piraneo	D/D
Deuxième division					
Section de commandement					
12	SBD-2	2107	Cap M. A. Tyler	Sgt R. A. Underwood	
1re section					
16	SBD-2P	2119	Cap R. L. Blain	Pfc G. R. McFeely	RB/RB
17	SBD-2P	2169	2/Lt B. H. Ek	Pfc R. R. Brown	D/D
13	SBD-2P	2135	2/Lt J. D. Rollow Jr.	Pfc R. T. Ramsey	
2e section					
19	SBD-2	2144	2/Lt T. E. Moore Jr.	Pvt C. W. Huber	NPD
15	SBD-2P	2184	2/Lt H. G. Schlendering	Pfc E. O. Smith	RB/†
18	SBD-2	2162	2/Lt R. W. Vaupell	Sgt C. T. Hickman	NPD
Premier groupe					
1	SB2U-3	2072	Maj B. W. Norris	Pfc A. B. Whittington	
2	SB2U-3	2088	2/Lt G. T. Lumpkin	Pfc G. A. Toms	
3	SB2U-3	2067	2/Lt K. O. Campion	Pvt A. J. Maday	D/D
4	SB2U-3	2053	2/Lt G. E. Koutelas	Pfc W. H. Van Kirk	
5	SB2U-3	2062	Cap B. Prosser	Pfc E. Q. Williams	1/2 T
10	SB2U-3	2057	2/Lt O. H. Ramlo	Pvt T. Wilwhite	-/B
Deuxième groupe					
9	SB2U-3	2064	Cap L. M. Williamson	Pfc D. L. Rhodes	
6	SB2U-3	2045	2/Lt J. H. Marmande	Pfc E. M. Colvin	
7	SB2U-3	2094	2/Lt J. Cosley	Pfc C. E. Cayer	
8	SB2U-3	2083	2/Lt A. H. Ringblom	Pvt E. L. Webb	
11	SB2U-3	2071	2/Lt S. H. Whitten	Sgt F. E. Zelnis	
12	SB2U-3	2066	2/Lt D. L. Cummings	Pvt H. I. Starks	

N°	Type	N° série	Pilote	Sort
Escadrille VMF-211				
1re section				
1	F2A-3	01518	Maj F. B. Parks	D
2	F2A-3	01548	2/Lt E. P. Madole	D
3	F2A-3P	01525	Cap J. R. Alvord	D
4	F2A-3	01537	2/Lt J. M. Butler	D
5	F2A-3P	01569	2/Lt D. W. Pinkerton	D
6	F2A-3	01552	2/Lt C. S. Hughes	1/2 T
2e section				
7	F2A-3	01522	Cap D. J. Hennessy	D
8	F2A-3	01541	2/Lt E. Q. Lindsay	D
9	F2A-3	01524	Cap H. T. Merrill	P, D
10	F2A-3	01528	2/Lt T. W. Benson	D
11	F2A-3	01568	Cap P. R. White	
12	F2A-3	01542	2/Lt J. D. Lucas	D
3e section				
13	F2A-3	01562	Cap K. Armistead	
14	F2A-3	01563	2/Lt W. B. Sandoval	D
15	F2A-3	01553	Cap W. C. Humberd	
16	F2A-3	01523	2/Lt W. V. Brooks	B
17	F2A-3P	01521	2/Lt C. M. Kunz	B
18	F2A-3	01559	2/Lt M. E. Mahannah	†
23	F4F-3	3989	2/Lt W. W. Swansberger	D
4e section				
19	F2A-3P	01520	Cap R. E. Curin	D
20	F2A-3P	01553	2/Lt D. D. Irwin	
5e section				
22	F4F-3	4008	Cap J. F. Carey	B
24	F4F-3	4000	Cap M. E. Carl	
25	F4F-3	3997	2/Lt C. M. Canfield	
28	F4F-3	1864	2/Lt H. Philipps	1/2 T
26	F4F-3	4006	Cap F. P. McCarthy	D
27	F4F-3	2532	2/Lt R. A. Corry Jr.	

Sort :
†, tué – D, disparu – B, blessé – P, parachuté – R, récupéré – 1/2 T, a fait demi-tour.
Abréviation des grades des sous-officiers et hommes :
USMC : Pvt, *Private* – Pfc, *Private first class* – Cpl, *Corporal* – Sgt, *Sergeant* – TSgt, *Technical Sergeant*.
USN : AM3c, *Aviation machinist 3rd class* – AMM1c ou 3c, *Aviation Machinist's Mate 1st* (ou *3rd*) *class* – AOM3c, *Aviation Ordnance Man 3rd class* – EM3c, *Electrician's Mate 3rd class* – PTr2c, *Painter 2nd class* – RM3c : *Radioman 3rd class* – SEA1c, *Seaman 1st class*.

« Ensuite, deux chasseurs ennemis m'ont pourchassé pendant près de dix minutes. Malgré leurs multiples passes, ils n'ont pas réussi à toucher d'éléments vitaux, et l'avion s'est comporté naturellement. Après m'être débarrassé de mes poursuivants, j'ai jeté un regard à la flotte ennemie, mais je n'ai vu aucun signe prouvant que nous avions touché un bâtiment. J'ai perdu de vue les autres TBF-1 après la rupture de mes câbles de profondeur. Je suis revenu à Midway, où j'ai dû effectuer un atterrissage sur le ventre, comme mon train refusait de sortir. Aucun autre TBF-1 n'est rentré à la base. »

Piètre consolation, les TBF ont entraîné avec eux au fond des eaux du Pacifique le Zéro du premier maître Sakai Ichirô (*Hiryû*).

KIDÔ BUTAI : 07H05-07H25
UNE EXPÉRIENCE UNIQUE : L'AIR FORCE LANCE DES TORPILLES

En même temps que les TBF de la Navy, arrivent les quatre B-26 de l'Air Force, mais, eux, par bâbord, dans ce qui semble être une manœuvre en tenaille concertée, mais qui n'est en fait que le simple fruit du hasard. Pas plus que la bleusaille de la VT-8, les équipages des 18th *Reconnaissance* et 69th *Bombardment Squadrons* n'ont jamais eu l'occasion de lancer une torpille – même à l'entraînement ! Ils n'ont reçu qu'une instruction des plus sommaires de la part de spécialistes de la Navy, qui ont fini par leur

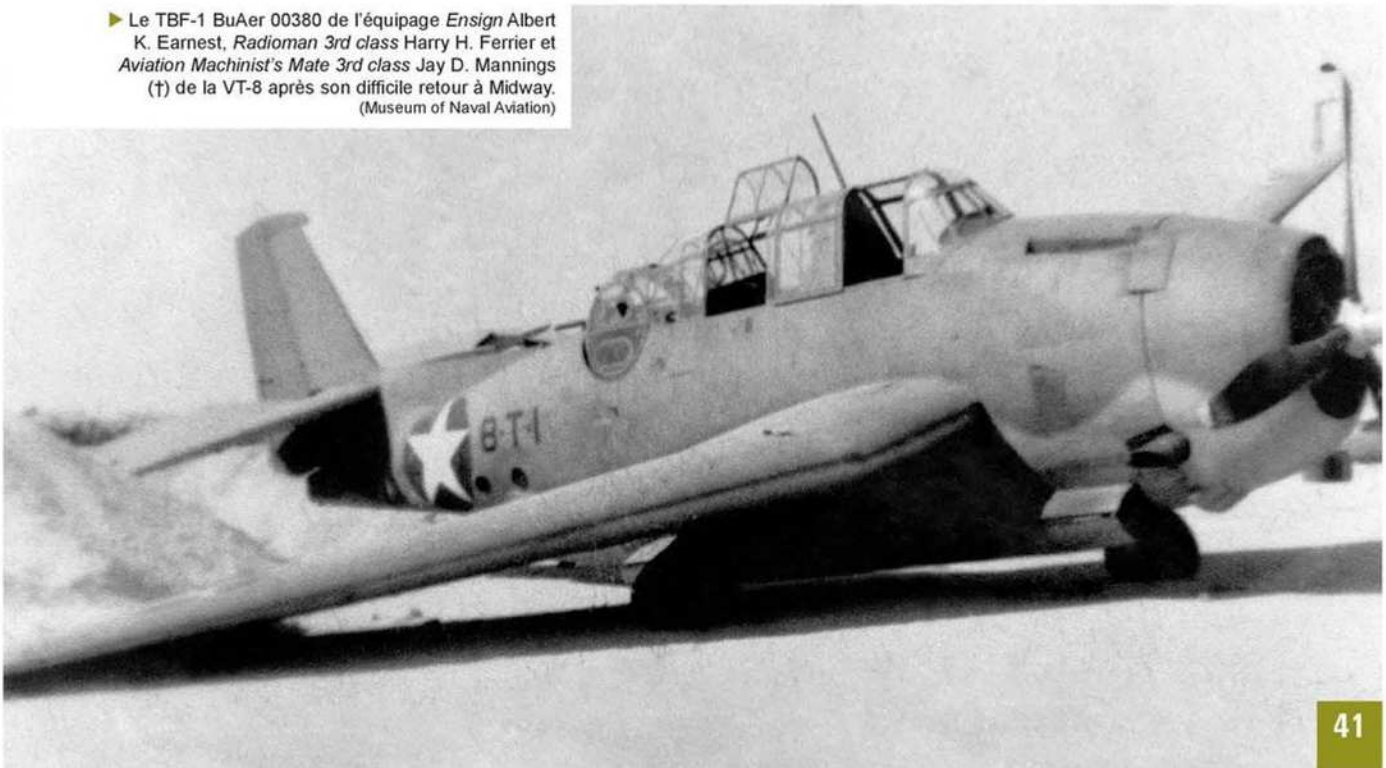
N°	Type	N° série	Pilote	Équipage		Sort
Escadrille VT-8						
1	TBF-1	00380	Ens A. K. Earnest	RM3c H. H. Ferrier	AMM3c J. D. Mannings	-/-/†
4	TBF-1	00383	Ens O. J. Gaynier	Ens J. M. Hissem	SEA1c H. W. Pitt	D/D/D
5	TBF-1	00384	AMM1c D. D. Woodside	PTr2c A. T. Meuers	AOM3c L. J. Orgeron	D/D/D
12	TBF-1	00391	Ens V. A. Lewis	EM3c J. W. Mehltretter	AM3c N.L . Carr	D/D/D
16	TBF-1	00399	Lt L. K. Fieberling	Ens J. W. Wilkes	RM2c A. R. Osborne	D/D/D
19	TBF-1	00389	Ens C. E. Brannon	AOM3c C. E. Fair	RM3c W. C. Lowe	D/D/D
18th *Reconnaissance Squadron*						
B-26-MA	40-1391	Lt J. P. Muri (P), 2/Lt P. L. Moore (CP), 2/Lt W. W. Moore (N), 2/Lt R. P. Johnson (B), TSgt J. J. Gogoj (M), Sgt F. L. Mellow (R), Pfc E. D. Ashley (M)				
B-26-MA	40-1424	Lt H. C. Mayes (P), 2/Lt G. H. McCallister (CP), 2/Lt W. D. Hargis (N), 2/Lt G.J. Barnicle (B), SSgt S. Battaglia (M), Pvt B. F. Huffsticker (R), Pvt R. W. Walters (M)				Équipage disparu
69th *Bombardment Squadron*						
B-26B-MA	Cap J. F. Collins (P), 2/Lt C. O. Villines (CP), 2/Lt T. N. Weems (N), Sgt E. M. Mohon (B), Sgt J. D. Dunn (M), TSgt R. S. White (R), Cpl J. D. Joyce (M)					
B-26B-MA	1/Lt W. S. Watson (P), 2/Lt L. H. Whittington (CP), 2/Lt J. P. Schuman (N), Sgt J. E. Via (B), SSgt R. C. Decker (M), Cpl A. E. Owen (R), Cpl B. C. Seitz (M)					Équipage disparu
VII *Bomber Command*						
B-17E	41-2409	LtCol Sweeney Jr.	B-17E	41-2612	Cap Faulkner	
B-17E	41-2520	Cap Gregory	B-17E	41-2523	Lt Steedman	
B-17E	41-2396	Lt Woodbury	B-17E	41-2661	Lt Andrews	
B-17E	41-2404	Cap Tokarz	B-17E	41-2413	LtCol Allen	
B-17E	41-2437	Cap Sullivan	B-17E		Lt Williams	
B-17E	41-2463	Cap Payne	B-17E		Lt Eberenz	
B-17E		Lt Wuertele				
B-17E		Lt Grundeman				

souhaiter « bonne chance » avec un rictus mal dissimulé. Pour mal formés qu'ils soient, les quatre équipages ne sont pas idiots et savent très bien qu'ils décollent pour une mission-suicide, mais ce n'est pas ce genre de détail qui va les arrêter.

Le *Corporal* Frank L. Melo, radio du B-26 piloté par le *1st Lieutenant* James P. Muri, a vécu cette mission aux premières loges :

« Le 3 juin, nous avons eu la confirmation qu'une force navale japonaise approchait de Midway. On nous a prévenus cette nuit d'un décollage possible au matin. Avant le lever du jour, nous sommes allés à nos taxis pour faire chauffer les moteurs et procéder au check-up. Nous n'avons rien eu à faire d'autre avant l'aube. Le *Lieutenant* Mayes [*1st Lieutenant* Herbert C. Mayes] est allé aux nouvelles dans la salle d'opérations. Peu après le lever du jour, il est revenu, et on est tous montés dans les taxis. La radio ne devait pas être utilisée sauf en cas de nécessité. Le *Lieutenant* Mayes ne nous a pas dit quand nous devions décoller, mais quand son taxi a commencé à rouler, on l'a tous suivi.

« En quelques minutes, nous étions en l'air. Je suis resté devant ma radio pendant un court instant et je me suis ensuite installé à mon poste de tir latéral. Ashley [*Private 1st Class* Earl D. Ashley] était déjà derrière sa mitrailleuse de queue, et Gogoj [*Staff Sergeant* John J. Gogoj] a grimpé dans sa tourelle. Nous étions tous prêts. Le taxi du *Lieutenant* Mayes était sur notre droite, et on était en train tout doucement de le dépasser. On s'est fait des signes de la main avec Battaglia [*Staff Sergeant* Salvatore Battaglia] dans sa tourelle et Roy Walters [*Private* Roy W. Walters] dans la queue. Ce devait être une heure plus tard, quand Muri nous a dit dans l'interphone de nous tenir prêts, car la flotte était devant nous. Nous savions quel type de bateau nous voulions toucher, car la nuit précédente on s'était tous mis d'accord pour se payer un porte-avions.



▶ Le TBF-1 BuAer 00380 de l'équipage *Ensign* Albert K. Earnest, *Radioman 3rd class* Harry H. Ferrier et *Aviation Machinist's Mate 3rd class* Jay D. Mannings (†) de la VT-8 après son difficile retour à Midway. (Museum of Naval Aviation)

▲ et ▼ Deux autres vues du seul survivant de la VT-8, le 4 juin 1942 : le TBF-1 d'Earnest. (US Navy)

▼ Un gros plan sur la tourelle du TBF d'Earnest, atteinte par les projectiles d'un « Messerschmitt », qui ont blessé mortellement le *Seaman 1st Class* Jay D. Manning. (US Navy)

Maintenant, le *Lieutenant* Muri et tous ceux qui étaient devant avaient une vue imprenable sur toute la flotte : 4 porte-avions flanqués par des cuirassés, des croiseurs et des destroyers. Nous devions traverser tous leurs feux pour aller chercher ce porte-avions. Pas beaucoup de temps pour réfléchir. Le *Lieutenant* Muri a mis une nouvelle cigarette à ses lèvres, et Moore [*2nd Lieutenant* Pren L. Moore] a placé le viseur du lance-torpilles en position. Ils étaient prêts.

« Nous avons perdu progressivement de l'altitude afin de ne pas prendre trop de vitesse. Ce fut alors que le *Lieutenant* Muri a aperçu les taxis de la marine qui venaient de faire la première attaque à la torpille. Ils avaient presque tous été abattus. Pas le temps d'être inquiets. Les Japs nous avaient repérés, et la *Flak* avait ouvert le feu sur nous. Nous nous sommes rapprochés de plus en plus de la surface de l'eau. À ce moment, Ashley et Gogoj ont crié qu'un Zéro arrivait dans notre queue. Gogoj dans la tourelle a tiré dessus. L'enfer s'est déchaîné. J'ai entendu Gogoj hurler qu'il était touché et je l'ai vu tomber sur sa mitrailleuse. J'entendais les projectiles frapper les flancs du fuselage et près de la tourelle. Gogoj a glissé du siège de sa tourelle. Mon Dieu ! quel merdier ! son visage était maculé de sang. Il m'a assuré qu'il n'était pas grièvement touché, juste quelques petites égratignures dues aux éclats de plexiglas de la tourelle qui avait explosé. Il s'est entouré la tête d'un morceau de tissu pour éviter que le sang ne coule dans ses yeux et il est reparti en rampant vers la tourelle. Je me suis alors glissé jusqu'au compartiment d'Ashley. Il souffrait terriblement, et sa jambe ressemblait à un hamburger. J'ai tenté d'appeler le *Lieutenant* Muri, mais l'interphone avait été coupé.

« Pendant ce temps, on s'était rapprochés du porte-avions. Nous volions très bas, en dessous du pont du navire. Maintenant, on recevait tout le plomb et l'acier qu'ils pouvaient nous tirer dessus. Même les gros canons des cuirassés pointaient pour tirer un obus devant nous de manière à nous faire percuter l'énorme colonne d'eau qu'il produisait en explosant. Nous étions tout près. Le *Lieutenant* Johnson dans le nez a ouvert le feu avec sa mitrailleuse. Les Japs couraient partout sur le pont. La fumée de la mitrailleuse de nez était si épaisse qu'on ne voyait plus Johnson. Moore a ajusté son viseur. La visée était parfaite, alors il a appuyé sur la détente. Il a appuyé, appuyé, appuyé encore pour être bien sûr. Le porte-avions semblait gigantesque maintenant. Moore a regardé Muri. Il était tendu, et des gouttes de sueur couvraient son front. Il avait tant mordu sa cigarette qu'un bout pendait.

« *"Pour l'amour de Dieu, Jim, redresse. Redresse !"* Et à la dernière seconde, il a redressé. On est passés au-dessus du pont d'envol du porte-avions et on est redescendus au ras de l'eau. On avait fait notre boulot, mais serions-nous capables de rentrer ? Je suis allé à l'arrière pour m'occuper d'Ashley. Pren Moore m'a suivi. Il a regardé dans la tourelle de Gogoj et a failli s'évanouir à la vue du spectacle. Il y avait tant de sang qu'on pouvait croire que tout le visage de Gogoj avait été arraché. Gogoj lui a fait un petit signe de la main, et il est allé voir Ashley. Un Jap est arrivé sur nos arrières. S'agenouillant avec Ashley entre lui et la mitrailleuse, Moore a ouvert le feu. La mitrailleuse s'est enrayée, et il ne pouvait tirer que quelques balles à la fois. Ashley s'est mis sur le côté et passait les munitions à Moore quand il en avait besoin. Gogoj avait aussi des ennuis, car une de ses armes avait été détruite par les Japs, et l'autre s'enrayait dès qu'il pressait la détente trop longtemps. Et là, à 100 mètres de lui, un Zéro volait en formation ! Il gardait son arme pointée sur le Jap et tirait chaque fois qu'il le pouvait. Muri a poussé les chaudières à fond, et on a lentement commencé à décrocher le Zéro dans notre queue.

◀ Le B-26B-MA 41-17589 du 69th *Bombardment Squadron* à Midway, peu de temps avant la mission-suicide du 4 juin. On note la torpille accrochée sous le ventre. L'appareil a reçu un nom de baptême peint juste devant le « 89 » répété sur le nez, malheureusement illisible.
(US NARA)

◣ L'un des deux B-26 survivants de l'attaque du 4 juin parqué dans un coin du terrain de Midway, désormais investi par des B-25. Selon toute vraisemblance, cet appareil, quel qu'il soit, n'a jamais revolé.
(US NARA)

« Une heure plus tard, nous étions de retour, mais on a transpiré pour retrouver l'île. [...] Nous avons atterri avec un pneu crevé et avec seulement la moitié des freins. On a traversé toute la piste pour finir contre un talus. Quand on est sortis, les Marines étaient là pour nous saluer. En quelques secondes, ils avaient emmené Ashley et Gogoj pour leur prodiguer les premiers soins. Un des Marines que je connaissais a couru vers moi et m'a serré la main. J'ai appris par la suite que quand on est partis, il s'est agenouillé et a prié pour qu'on revienne sains et saufs. [...] Nous étions le premier B-26 à revenir. Il y en avait deux de notre escadrille et deux d'une autre. On a attendu qu'ils se pointent. Peu après, un autre est arrivé, également avec un pneu crevé. Il n'était pas de notre escadrille. On a attendu, mais on n'en a pas vu arriver d'autres. On n'a jamais su ce qu'ils étaient devenus.

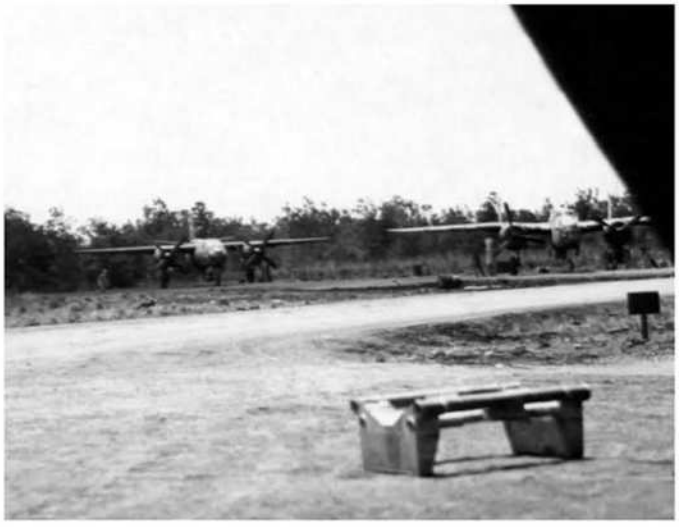
« Nous avions lancé notre torpille, mais nous ne savions pas si nous avions touché le porte-avions. Ce point fut éclairci un peu plus tard par un B-17 qui, en altitude, avait suivi notre attaque et avait vu notre torpille faire mouche. SUSY-Q s'était payé son porte-avions japonais ! »

Collins effectue un large arc de cercle pour se mettre en position. Malgré le tir des canons antiaériens, les Zéro les attaquent de front. Un B-26 est instantanément abattu par l'enseigne de vaisseau Fujita Iyozô du *Sôryû*. Collins est touché par le dessous et perd son système hydraulique, avant de lancer sa torpille à 60 m de hauteur et à 600 m de l'*Akagi*. Il vole si bas qu'il évite de justesse la passerelle du porte-avions, qu'il mitraille au passage, tuant deux marins. Il réussit à s'échapper en compagnie du *1st Lieutenant* James P. Muri pour regagner Midway dans un avion en dentelles. À son retour, on comptera 186 impacts dans son B-26.

L'un des trois autres, vraisemblablement touché à mort, ne fait aucun effort pour reprendre de l'altitude et, bien au contraire, fonce droit sur le château de l'*Akagi*, sous les yeux effarés de Nagumo et de son état-major, qui n'auraient jamais imaginé un Américain capable d'agir ainsi. Alors que tout le monde se couche à terre, le B-26 évite le château au dernier moment et va s'écraser dans l'eau sur l'autre bord.

Collins et Muri recevront la *Distinguished Service Cross* pour avoir mené à bien « la première attaque à la torpille jamais réussie par un appareil de ce type et par l'Army Air Force ». Ce sera aussi la dernière !

Aucune torpille n'a fait mouche, désolé pour SUSY-Q. Enfin, si, peut-être, mais la Mk. 13 américaine est connue pour son fort pourcentage de dysfonctionnement, comme on le verra encore ultérieurement. En revanche, les aviateurs de l'Air Force obtiendront la seule véritable victoire de l'aviation de Midway au-dessus de la *Kidô Butai*, en abattant le Zéro du maître Hanyu Toichirô (*Akagi*).



KIDÔ BUTAI : 07H55-08H15 HENDERSON PASSE À L'ATTAQUE

À 07h55, la flotte ennemie – dont deux porte-avions – est repérée par Henderson. Il commande une descente en large cercle depuis 2 550 m afin de commencer l'approche finale à partir de 1 200. La formation doit aussitôt faire face à la chasse, tandis que la DCA commence à tirer indistinctement dans le tas. Le *Captain* Elmer G. Glidden Jr. rapporte la suite :

« À environ 2 400 m, l'escadrille a été attaquée par des chasseurs ennemis. Deux types ont été rencontrés : un que l'on pense être le Nakajima Type 97, un chasseur à train fixe [5], et l'autre du type Semtoki, également appelé chasseur 00 [6]. Les premières attaques ont été dirigées contre le chef d'escadrille dans le but de le mettre hors de combat. Après deux passes, l'un des ennemis a sévèrement atteint l'avion du *Major* Henderson, et son avion a pris feu. Je commandais la section juste derrière celle du *Major*.

Dès que j'ai compris qu'il avait été touché et mis hors de combat, j'ai pris le commandement et ai poursuivi l'attaque. La chasse ennemie était très pressante, alors j'ai mené l'escadrille dans une couche nuageuse un peu plus bas et ai donné le signal de l'attaque. Quand on a émergé des nuages, le porte-avions ennemi était juste en dessous de l'escadrille, et tous les avions ont commencé leur attaque. Les piqués ont été entamés à environ cinq secondes d'intervalle.

« Dès sa sortie des nuages, l'escadrille a été prise sous le feu nourri des chasseurs et de la DCA. Après avoir lancé ma bombe, j'ai maintenu mon piqué jusqu'au ras de l'eau et ai pris un cap approximatif pour rentrer. En me retournant, j'ai vu deux coups au but et un proche le long de la proue. Le porte-avions a commencé à fumer. Je n'ai pas pu dire à qui appartenaient ces bombes. Les chasseurs ont poursuivi leurs attaques jusqu'à environ 60 km au large de l'escadre. Je crois que l'ennemi maintenait un groupe de chasseurs à basse altitude pour prévenir les attaques à la torpille et qu'ils m'ont pris pour un torpilleur. Dès qu'ils ont abandonné la partie, j'ai mis le cap sur la base. Environ 30 minutes plus tard, j'ai été rejoint par le *Captain* R. E. Fleming, et nous sommes rentrés ensemble. »

Huit avions et équipages ont été descendus, et des huit appareils rescapés, six seront ultérieurement ferraillés, car trop endommagés. Les mécaniciens dénombreront 259 impacts sur le SBD du *1st Lieutenant* Daniel Iverson Jr. ! Les mitrailleurs sont crédités de quatre chasseurs japonais sûrs et deux probables. En fait, seul le maître principal Kodama Yoshimi (*Hiryû*) sera abattu et tué.

KIDÔ BUTAI : 08H14-08H35
LES B-17 DOMINENT LA SITUATION

Les 14 B-17E qui ont décollé de Midway sous les ordres du *Lieutenant Colonel* Walter C. Sweeney Jr. sont répartis en quatre sections de trois et une de deux pour bombarder la flotte d'invasion. En cours de route, Sweeney est détourné vers la *Kidô Butai*. Les premières sections l'aperçoivent à 07h32, mais les porte-avions sont absents. Les bombardiers poursuivent leurs recherches et, à 08h10, prennent contact avec deux « toits plats » qui tournent en rond en arrière de la formation principale, sous le couvert d'une masse nuageuse. À 6 000 m d'altitude, le spectacle est saisissant : « Une vue panoramique sur le plus grand déploiement de navires qu'aucun d'entre nous n'avait jamais vu – ils semblaient s'étaler sans fin d'un horizon à l'autre », dira l'un des pilotes.

À 08h14, les B-17 commencent à larguer leurs bombes (8 de 250 ou 300 kg), revendiquant un coup au but sur la poupe (section de Sweeney) et un autre sur la proue (section du *Captain* Cecil Faulkner). Ils sont entourés par les Zéro qui se contentent d'ouvrir le feu de loin. « Les Zéro ont à peine touché les B-17, racontera le *Captain* Paul Gregory. Les chasseurs ennemis ne paraissaient pas désireux de trop s'approcher des B-17E modifiés. » Il faut tenir compte du fait que certains pilotes japonais sont en l'air depuis près de trois heures et qu'ils commencent à s'inquiéter de leur réserve en munitions et en carburant ; en outre, mais ce n'est pas une grande nouvelle, le Zéro est un piètre combattant à haute altitude. Deux assaillants sont revendiqués par les mitrailleurs.

À 09h30, la formation de Sweeney atterrit à Midway, quelques appareils crevant leurs pneus sur les éclats d'obus qui n'avaient pas été dégagés de la piste. Comme d'habitude, les rapports des « Forteresses volantes » sont emprunts d'un grand optimisme.

KIDÔ BUTAI : 08H20-08H35
LE CHOC NORRIS

Après le bref trajet en commun avec les SBD de Henderson, Norris et ses SB2U poursuivent seuls leur route à 3 900 m d'altitude. À 08h20, alors qu'ils sont éloignés de 265 km de Midway, ils

▶ Emmenés par le *Major* Lofton R. Henderson (l'avion « 1 » au milieu du trio de tête), les SBD-2 s'entraînent au bombardement en piqué au large de l'atoll, en mai 1942. Des sept appareils que l'on voit sur cette photo, un ne prendra pas part à la mission du 4 juin (« 19 »), et quatre autres n'en reviendront pas (« 1 », « 5 », « 9 » et « 11 »). (US NARA)

◤ L'équipage du *1st Lieutenant* James P. Muri (moins le *Corporal* Earl D. Ashley encore à l'hôpital). Accroupis (de g. à dr.), *2nd Lieutenant* Pren L. Moore (copilote), Muri, *2nd Lieutenant* Walter W. Moore (navigateur) et *Staff Sergeant* John Gogoj (mécanicien) ; debout (de g. à dr.), *Corporal* Frank Melo (radio) et *2nd Lieutenant* Russell T. Johnson (bombardier). (US NARA)

◀ Le *1st Lieutenant* James P. Muri (à gauche) et le *Captain* James F. Collins partagent un moment de détente en sirotant un verre d'une boisson bien connue. (US NARA)

◣ De leur B-26 40-1391, les hommes de l'équipage du *1st Lieutenant* Muri ne sauveront que le bout de métal portant son nom de baptême, mais eux sont rentrés en un seul morceau, ce qui est bien l'essentiel. De gauche à droite, *Sergeant* Frank L. Melo (radio), *2nd Lieutenant* C. O. Villines (copilote du *Captain* Collins), *2nd Lieutenant* T. N. Weems Jr. (navigateur du *Captain* Collins), *Lieutenant* Pren L. Moore (copilote), *Lieutenant* W. W. Moore (navigateur) et *2nd Lieutenant* Russell P. Johnson (bombardier ou plus exactement torpilleur). (US NARA)

▶ Quelques semaines avant la grande bagarre du 4 juin, les SBD-2 de la VMSB-241 en vol de formation au-dessus de Midway. On aperçoit les avions numérotés « 2 » (BuAer 2111) du *Captain* Richard E. Fleming, « 5 » (BuAer 2122) du *2nd Lieutenant* Thomas J. Gratzek (équipage †), « 9 » (le SBD-2P BuAer 2148 de reco photo) du *2nd Lieutenant* Maurice A. Ward (équipage porté disparu) et « 7 » (BuAer 2124) du *2nd Lieutenant* Robert J. Bear. (US NARA)

aperçoivent la flotte ennemie à travers une épaisse masse nuageuse. Avant même de passer à l'attaque, les Vindicator sont surpris par trois Zéro, dont un est promptement abattu par le tir croisé de quatre mitrailleurs. Poussant leur moteur à fond, les pilotes se placent en file indienne, se préparant à effectuer une attaque en semi-piqué. À ce moment, d'autres chasseurs se présentent, et Norris doit mettre sa formation à l'abri dans les nuages, dont la base ne se trouve qu'à 600 m d'altitude. Cette situation le plonge dans l'embarras. Doit-il poursuivre son attaque sur les porte-avions en affrontant les chasseurs et la DCA réunis ou doit-il se satisfaire d'objectifs d'opportunité ? Repérant un cuirassé isolé (le *Haruna*), il décide de profiter de l'effet de surprise et d'en faire sa cible.

Le *Captain* Leon M. Williamson, qui commande le second groupe, témoigne :

« À 08h25, nous étions dans le secteur occupé par l'ennemi, gisement 330°, distance 265 km, altitude 3 900 m. Trois Sentoki ont effectué des passes contre nos onze avions. Le premier est arrivé de face et a attaqué notre section par le côté et par-dessous. Le deuxième est arrivé sur nos arrières et par-dessus, et il est resté dans cette position jusqu'à ce qu'il soit descendu par nos mitrailleurs, les Pfc Rhodes, Pvt Wilhite, Sgt Zelnis et Pvt Starks.

[5] La mention de chasseurs à train fixe est assez constante dans les rapports. Si au-dessus de Midway ou des porte-avions américains il peut s'agir de bombardier en piqué Type 99 (« Val »), ce n'est certainement pas le cas au-dessus de l'escadre de Nagumo et, en ce début de bataille, seuls les Zéro sont en couverture.

[6] La grande pagaille qui règne dans l'identification des avions japonais amènera les Américains à créer un système de noms de code qui entrera en vigueur à l'automne 1942. Très simple, car n'utilisant que des prénoms, il sera vite adopté par les Alliés. Dans cette nomenclature, le chasseur Type 0 était baptisé « Zeke », le bombardier en piqué Type 99 « Val » et le bombardier-torpilleur Type 97 « Kate ». Les Japonais n'ont jamais utilisé de Messerschmitt Bf 109.

▲ Le bombardier, installé dans la pointe avant d'un B-17E, surveille la mer à la recherche de la *Kidō Butai*, le 4 juin 1942. L'altitude à laquelle opèrent les B-17 leur offre un champ de vision supérieur à celui des PBY, mais altère leur capacité d'identification des navires ennemis, d'autant que les équipages de l'Air Force n'ont pas été formés à cet exercice. Elle altère aussi la perception de la réussite de leurs bombardements... (US NARA)

◀ La VMBS-241, quelques jours avant la bataille. Les pilotes marqués d'une croix sont ceux qui ne rentreront pas. (US NARA)

Le dernier a surgi en piqué devant nous, et nous avons viré dans sa direction, ce qui a raccourci sa rafale, et, à mon avis, il n'a causé aucun dommage.

« Nous avons repéré un croiseur, et le *Major* Norris a dit à la radio : *"Attaquez la cible en dessous."* Nous avons piqué à travers les nuages, dont nous sommes sortis vers 600 m. J'ai d'abord vu un croiseur, puis un cuirassé juste devant. J'ai fait remonter ma section dans les nuages, et nous avons ensuite piqué directement sur le cuirassé. J'ai été le premier à larguer ma bombe et je n'ai pas pu noter le résultat. Le *Major* Norris, derrière moi, et les 7 avions [7] qui l'accompagnaient ont suivi notre section à l'attaque, et 10 bombes ont été larguées sur la cible. Mon dégagement s'est opéré à 7 m au-dessus de la surface de l'océan. »

Le *2nd Lieutenant* George Lumpkin, qui vole en n° 2 derrière Norris, décrit l'attaque :

« Le *Major* Norris a immédiatement commencé son piqué depuis 4 000 m. Le piqué était fort peu accentué, et mon tachymètre indiquait 240 nœuds (430 km/h). Nous traversâmes la couche nuageuse. Je volais comme n° 2 du *Major* Norris et j'ai émergé des nuages sur le flanc bâbord d'un gros cuirassé. Le *Major* Norris a aussitôt basculé sur la droite dans un piqué très accentué.

▶ Après la bataille, les *2nd Lieutenant* Richard Lehr, *Captain* C. P. Tokarz et *Sergeant* Horst H. Handrow (de gauche à droite) donnent leur version des faits à un correspondant de guerre (dont on aperçoit juste la casquette). Lehr (bombardier) : « On a largué nos quatre premières sur un gros cuirassé, deux coups au but et deux proches. Le lendemain, on en a largué huit et endommagé un porte-avions. » Tokarz (pilote) : « On a été un peu tracassés au début, mais ça n'a pas duré longtemps. Dès qu'on est entrés en action, tout s'est bien passé. Le premier jour, on a vu une trentaine de navires, des cuirassés, des croiseurs, des destroyers et des transports de troupes. Le deuxième jour, des porte-avions. [Question] Et vous les avez touchés ? [Réponse] Yep ! » Handrow (mitrailleur arrière) : « J'ai tiré sur un avion. Je ne l'ai pas touché. Mais quand il est revenu, je l'ai eu. » (US NARA)

Le *Lieutenant* Campion, qui était n° 3, l'a suivi, et moi, j'ai piqué en troisième position. La DCA du cuirassé japonaise était assez précise. En fait, l'air était tant agité par les explosions qu'il était pratiquement impossible de tenir le taxi dans un piqué à la verticale. Le cuirassé jap zigzaguait frénétiquement. J'ai tenté de lancer ma bombe, mais le mécanisme n'a pas fonctionné. J'ai redressé et mis le cap légèrement vers le sud afin d'éviter de passer trop près d'un transport japonais qui suivait le cuirassé. Ils me tiraient toujours dessus, probablement avec des obus de 75. »

Un autre pilote, le *2nd Lieutenant* Daniel L. Cummings, qui occupe la dernière position du deuxième groupe, raconte la suite des événements :

« En raison des chasseurs japs Zéro qui m'entouraient, je n'ai pas vu le résultat de mon attaque. Pendant les 15 minutes suivantes, je n'ai rien eu d'autre à faire que d'essayer de me débarrasser de cinq chasseurs qui concentraient leurs tirs sur moi. Dans ce petit jeu du chat et de la souris, qui était en fait mon initiation à la vraie guerre, mon vieux SB2U-3 a été pratiquement mis en pièces. J'ai finalement réussi à m'échapper dans un nuage. Je suis rentré à Midway en braquant mon gouvernail à fond à gauche, mon aileron droit et mes élévateurs étaient hors d'usage et mes instruments fracassés. À 5 miles (8 km) de Midway, je suis tombé en panne d'essence et j'ai dû amerrir en urgence. »

Le *Haruna* s'en sort sans dommage. Trois SB2U-3 ont été abattus. Les mitrailleurs américains sont crédités de deux victoires sûres et deux probables.

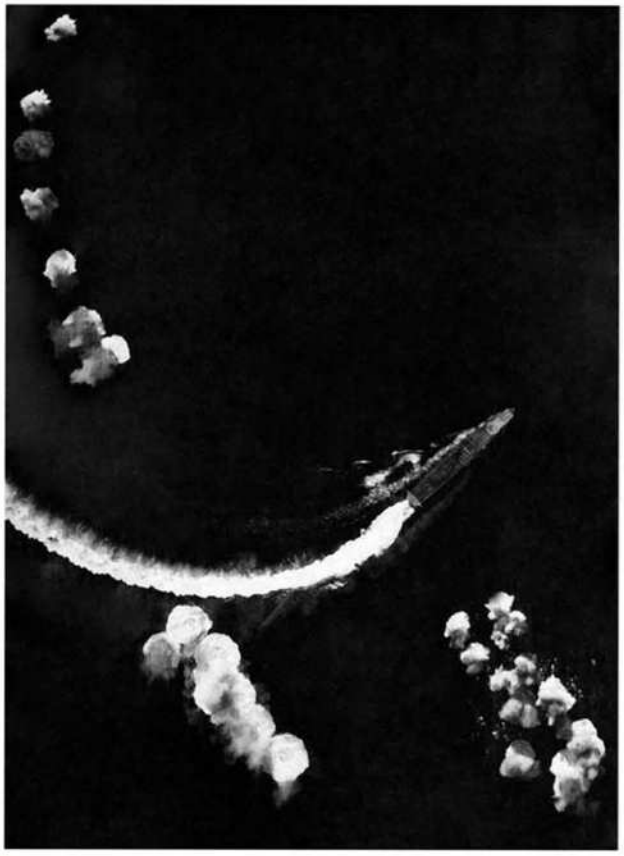
ÎLE DE MIDWAY : 09H30
L'HEURE DES COMPTES

Vers 09h30, les survivants des attaques contre la flotte japonaise sont tous de retour (sauf les PBY et les B-17). Le bilan est malheureusement très rapide à dresser. Sur les 37 appareils engagés (non compris les PBY et les B-17), pas moins de 18 ont été abattus – 50 % de pertes. En hommage au sacrifice du *Major* Lofton R. Henderson, son nom sera donné au célèbre aérodrome de Guadalcanal, en juillet 1942.

Le bain de sang ne fait que commencer. ■

◢ Le *Hiryû* sous les bombes des B-17. Le pont est désert, à l'exception de trois Zéro prêts à décoller pour une patrouille *a priori*. Il s'agit de la *shôtai* commandée par le lieutenant de vaisseau Mori Shigeru, ce qui signifie que cette photo a été prise peu avant 08h25, heure de son lancement. On note le caractère kana « HI », identifiant le porte-avions, peint sur le côté bâbord de la poupe, juste en avant de la série de lignes rouge et blanc. On distingue parfaitement le gros Hinomaru peint sur la proue. (US NARA)

[7] En fait, six seulement, le *Captain* Bruce Prosser ayant dû faire demi-tour.



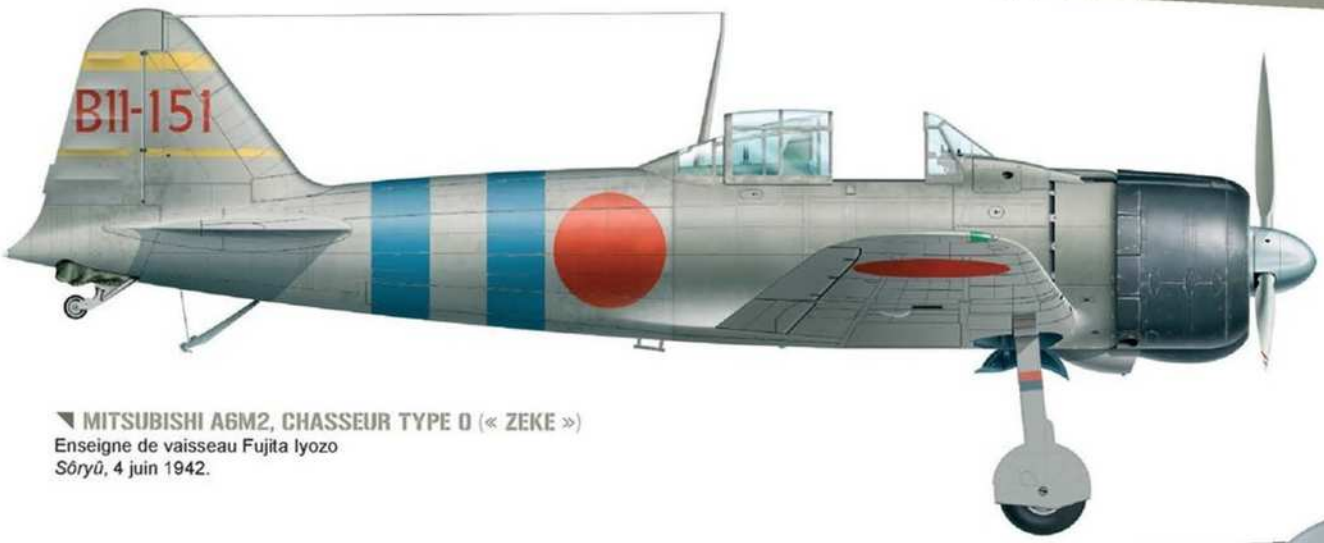
▲ Le cuirassé japonais *Haruna* est pris pour cible par les Vought SB2U-3 Vindicator de Norris, mais s'en sort indemne. (US NARA)

◢ **GRUMMAN TBF-1 AVENGER (BUAER 00380)**
Ensign Albert K. Earnest
VT-8
Midway, 4 juin 1942.

◢ **MARTIN B-26-MA MARAUDER (40-1436)**
1st Lieutenant James P. Muri
18th Reconnaissance Squadron
Midway, 4 juin 1942.

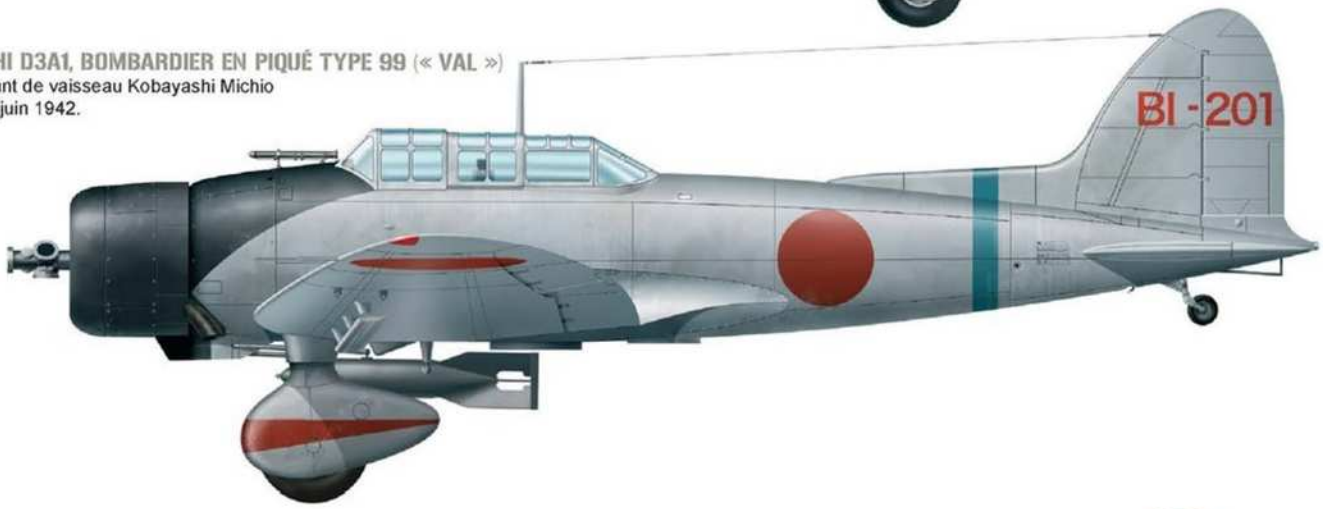
◢ **VOUGHT SB2U-3 VINDICATOR (BUAER 2072)**
Major Benjamin W. Norris
VMSB-241
Midway, 4 juin 1942.

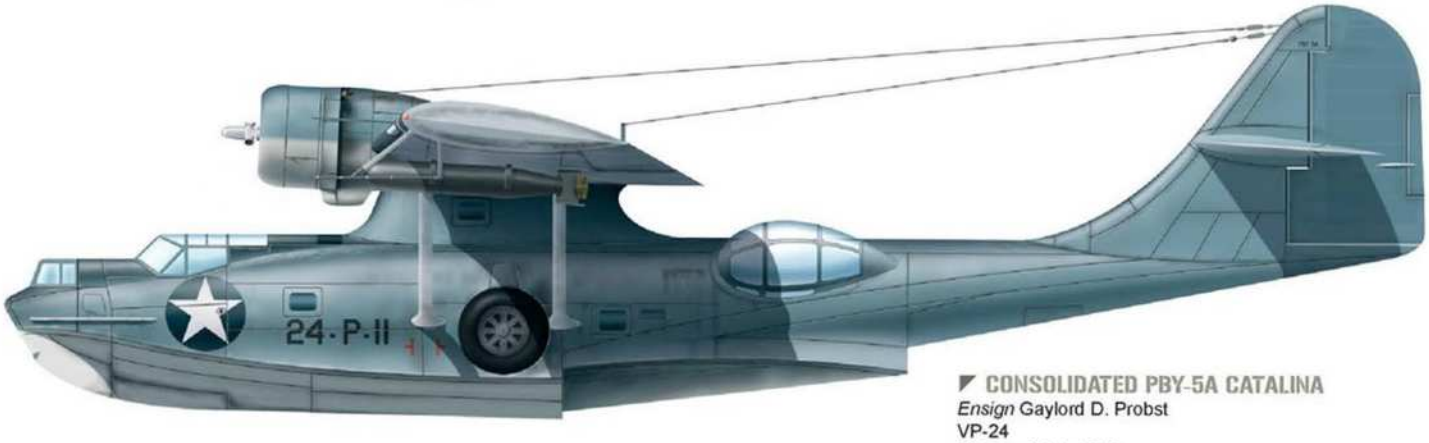
◣ **NAKAJIMA B5N2, TORPILLEUR TYPE 97 (« KATE »)**
Capitaine de corvette Murata Shigeharû
Akagi, 4 juin 1942.



MITSUBISHI A6M2, CHASSEUR TYPE 0 (« ZEKE »)
Enseigne de vaisseau Fujita Iyozo
Sôryû, 4 juin 1942.

AICHI D3A1, BOMBARDIER EN PIQUÉ TYPE 99 (« VAL »)
Lieutenant de vaisseau Kobayashi Michio
Hiryû, 4 juin 1942.





CONSOLIDATED PBY-5A CATALINA
Ensign Gaylord D. Probst
VP-24
Midway, 3 juin 1942.

BOEING B-17E (41-2469)
Lieutenant Colonel Walter C. Sweeney Jr.
VII *Bomber Command*
Midway, 4 juin 1942.

Note : Les profils ne sont pas présentés à la même echelle.

CHAPITRE 5

LA DÉCISION FATALE

« Ce que toutes les batailles ont en commun, c'est le facteur humain : le comportement d'hommes luttant pour tenter de régler leur conflit intérieur entre leur instinct de conservation, leur sens de l'honneur et l'accomplissement d'un dessein face à d'autres hommes qui sont prêts à les tuer. Par conséquent, l'analyse d'une bataille est une étude qui doit porter toujours sur le commandement, souvent sur l'obéissance ; [...] toujours sur l'incertitude et le doute, le manque d'informations et la méprise, souvent sur la foi et parfois la vision. »

John Keegan (*The Face of Battle*)

À 07h15, Nagumo prend la décision qui va changer le cours d'une bataille qui vient à peine de commencer : il fait préparer le lancement d'une seconde vague sur Midway et ordonne que les avions soient armés de bombes à la place des torpilles. Erreur funeste, qui fera de l'amiral le bouc émissaire tout désigné de ce désastre naval de première grandeur. Et pourtant... à ce moment précis, compte tenu des informations dont il dispose, c'est la seule décision sensée à prendre !

UNE DÉMARCHE LOGIQUE

À 07h00, lorsqu'il prend connaissance du message de Tomonaga, il est clair dans son esprit que la base de Midway doit être rapidement détruite pour ne plus représenter la moindre menace, d'une part contre ses porte-avions, d'autre part contre la flotte d'invasion de Kondô, qui ne pourra pas y débarquer le 6 juin si ses défenses sont intactes.

Dans la mesure où Nagumo est persuadé qu'aucune escadre américaine ne se trouve dans les parages, sa décision de lancer sans tarder une seconde vague est assurément une démarche logique et même la seule option raisonnable. Il est inconcevable de conserver une telle force de frappe en prévision d'une menace fantôme, alors qu'une bien plus tangible existe devant lui. Sans aucun doute, l'attaque à la torpille des TBF et des B-26, pour peu concluante qu'elle a été, pèse lourd dans la balance au moment où il fait son choix.

L'amiral conclut qu'il ne peut pas attendre le retour et l'appontage de Tomonaga pour lancer la seconde frappe. Le temps de descendre les arrivants dans les hangars pour les ravitailler et les réarmer, de boucher quelques trous ici et là, de préparer un nouveau plan de mission et de remonter les avions sur le pont, il s'écoulera au moins trois heures – dans le meilleur des cas. Et pendant cette durée, l'ennemi aura eu tout son temps pour se préparer à accueillir un nouveau raid. Il faut le frapper vite et fort, de préférence pendant que ses avions sont au sol en train d'être ravitaillés.

▲ Un Nakajima B5N1, armé d'une torpille Type 91, attend l'ordre de lancement ; les hommes de pont sont prêts à retirer les cales, tandis que le pilote lance les gaz à fond. (Bunrin-Do)

Bien évidemment, le « pacha » de la *Kidô Butai* ignore alors que l'aviation de Midway est réduite à sa plus simple expression : il ne reste plus que quatre chasseurs et une douzaine de bombardiers « en semi-piqué » en état de vol, tous les torpilleurs ont été détruits ou trop fortement endommagés pour jamais revoler, et ni les B-17 ni les PBY ne représentent un vrai danger.

Dans ces conditions, les ordres verbaux de Yamamoto perdent toute leur légitimité : les Type 97 et Type 99, équipés pour détruire une éventuelle – mais encore hautement improbable – flotte américaine, doivent être immédiatement réarmés pour être lancés sur Midway. À 07h15, Nagumo, qui a certainement discuté de la situation avec son chef des opérations aériennes, Genda, prend sa décision : « Que les avions de la seconde vague se préparent à l'attaque. Rééquipez les avions avec des bombes. »

LE RÉARMEMENT DES AVIONS : UNE OPÉRATION LOIN D'ÊTRE ANODINE

De combien d'avions est-il question ?

Les *Hiryû* et *Sôryû* disposent de 34 Type 99 (« Val »), dont les deux tiers sont équipés de bombes de 250 kg destinées à percer le blindage des navires et le reste de bombes de 240 kg considérées

▲ Le porte-avions *Akagi*. Il faut 90 minutes à ses armuriers pour réarmer en torpille la totalité des Nakajima Type 97 « Kate » de son groupe aérien. (DR)

comme « mixtes », c'est-à-dire pouvant convenir à la fois pour une attaque contre une cible terrestre ou une cible navale. L'*Akagi* et le *Kaga* alignent les Type 97 (« Kate ») armés d'une torpille, à raison de 17 appareils pour l'un et 26 pour l'autre ; il semblerait que 8 Type 97 du *Kaga* n'aient pas reçu de charge offensive et aient été considérés comme des réserves en raison de l'inexpérience de leurs équipages.

Tous les avions de la seconde vague sont déjà dans les hangars [1], car il a fallu libérer le pont d'envol pour la première vague et les chasseurs de la couverture aérienne. Le réarmement s'effectue au rythme de six avions à la fois pour l'*Akagi* et neuf pour le *Kaga*. Pour une simple raison : c'est le nombre de chariots porte-torpille affectés à chaque porte-avions. Les armuriers ne peuvent donc pas aller plus vite que la musique. La procédure est assez longue, parce qu'il faut d'abord placer le chariot sous la torpille, débrancher les connexions électriques, dévisser le détonateur et libérer la torpille de son râtelier, puis abaisser les bras élévateurs du chariot à la manivelle et pousser celui-ci jusqu'aux ascenseurs qui mènent aux magasins inférieurs où sont stockées les charges offensives. Toutefois, les ascenseurs et les armuriers de la « sainte-barbe » sont déjà très occupés à faire monter les bombes de Type 80 de 800 kg qui doivent remplacer les torpilles ; ces derniers demandent à leurs collègues de ne pas les encombrer tant qu'ils n'ont pas envoyé toutes les bombes. De ce fait, les torpilles sont attachées dans des berceaux aménagés à cet effet le long d'une cloison blindée à côté des élévateurs. Parce qu'une torpille pèse 850 kg, il faut cinq à six hommes pour cette première phase.

Les chariots servent ensuite à véhiculer les bombes de 800 kg qui remontent de l'armurerie ; livrées en plusieurs parties, elles doivent être assemblées avant de pouvoir être arrimées aux avions. Pendant ce temps se déroule une seconde opération, la plus longue : le changement de râtelier. Les bombes, en effet, ne peuvent pas être fixées sur les râteliers conçus pour lancer une torpille. Les mécaniciens prennent le relais avec leurs tournevis et leurs clefs à molette. Ce n'est qu'une fois la bombe accrochée à son râtelier spécifique que le chariot peut être passé à l'équipe suivante.

[1] Contrairement à ce qu'affirme Isom (voir fiches de lecture en annexe), il est peu probable que les Type 99, ni même une partie, soient restés sur l'arrière du pont des *Hiryû* et *Sôryû*, qui continuent à récupérer leurs Zéro en patrouille.

▼ Installation d'une torpille Type 91 Modèle 2 sous un B5N1, la version antérieure à celle qui sera utilisée à Midway. Contrairement à la Type 93, propulsée par oxygène comprimé, qui sera baptisée « Long Lance » par un historien américain après la guerre, la Type 91 est à propulsion classique (kérosène et air comprimé). D'un diamètre de 450 mm et d'un poids de 835 kg, elle est longue de 5,49 m et porte une charge explosive de 205 kg. Sa distance franchissable est de 2 000 m et sa vitesse de l'ordre de 42 nœuds. Dérivée de la Fiume Whitehead, elle est alors la meilleure torpille aéroportée au monde avec celle utilisée par la Regia Aeronautica, tant par ses performances, sa fiabilité que par sa souplesse d'emploi (elle peut être larguée en semi-piqué). (Bunrin-Do)

En résumé :

- Dépose de la torpille et rangement dans un berceau : 5 minutes.
- Remplacement du râtelier : 20 minutes.
- Fixation de la bombe : 5 minutes.
- Total : 30 minutes pour six avions (*Akagi*) ou neuf (*Kaga*).
- Temps nécessaire pour réarmer la totalité des Type 97 : 90 minutes.

Ce sont des temps moyens qui dépendent de l'expérience des armuriers et des mécaniciens, mais aussi… d'écrous récalcitrants.

Maintenant, les avions peuvent être montés sur le pont d'envol un par un ou deux par deux, si les hangars sont vides et qu'il est possible d'utiliser deux ascenseurs.

- Temps de montée d'un appareil et mise en place sur le pont (dépliage des ailes, installation des équipages [2]) : 3-4 minutes.
- Total pour la flottille de Type 97 : 39-52 minutes avec deux ascenseurs.

Les hangars des porte-avions japonais n'étant pas ventilés, il n'est pas possible de mettre les moteurs en route avant de les faire monter à l'air libre ; ils le seront à mesure de l'installation de chaque avion sur le pont.

- Temps de mise en route et de mise en température : 5 minutes.
- Temps total entre le début du réarmement et l'envol du premier avion : 2 heures et 15 minutes !

Si l'opération a commencé à 07h15, la seconde vague ne pourra pas s'envoler avant 09h30 au mieux.

Bien que l'on en ait aucune preuve matérielle, il semble que les Type 99 (« Val ») aient également reçu des bombes terrestres en remplacement de leurs bombes anti-navires. Toutefois, en raison d'un nombre plus adéquat de chariots (les bombes sont plus légères) et de l'utilisation du même râtelier, l'opération complète n'a pas dû demander plus de 45 minutes par porte-avions.

DÉSOBÉISSANCE PRÉMÉDITÉE ?

Une historienne japonaise, Sawachi Hisae [3], a interprété une ligne dans le rapport de Nagumo datée de 05h20 comme l'ordre de réarmer les avions. Cette entrée reste néanmoins très sibylline : « À moins que n'interviennent des changements imprévus à la situation actuelle, la seconde vague d'assaut [...] sera exécutée aujourd'hui. » *Senshi Sosho*, l'historiographie officielle, ne s'est pas vraiment attardé sur cette phrase, estimant qu'il s'agissait d'une simple mesure de précaution, mais indique néanmoins que cet ordre a pu – éventuellement – se matérialiser par le transfert de bombes de 800 kg des magasins de soute aux hangars à avions. Mais là se pose un problème matériel : qu'en auraient fait les armuriers des hangars, à part les stocker dans les berceaux ? Et comment, ensuite, auraient-ils pu gérer l'échange entre les bombes et les torpilles avec le même chariot ? Non, le seul ordre chronologique qui tient la route est : 1) le stockage des torpilles dans les berceaux ; 2) la prise en charge des bombes venues de l'armurerie.

Si Sawachi est dans le vrai, cela signifie que Nagumo, certain qu'il n'aurait pas à affronter les porte-avions américains dans la matinée, avait déjà planifié une seconde vague avant même que la première n'ait décollé et qu'il s'apprêtait à transgresser allégrement les ordres de Yamamoto. Elle affirme que l'ordre de réarmement daté de 07h15 est un faux destiné à masquer sa désobéissance. N'ayant trouvé trace du message de Tomonaga réclamant une seconde vague dans aucun autre journal de bord de la *Kidô Butai* ayant survécu à la bataille, elle suppute qu'il a également été fabriqué *a posteriori*.

Il y a quand même quelque chose qui cloche dans ce raisonnement. Si les armuriers avaient disposé de deux heures supplémentaires pour réarmer les avions, pour quelle raison auraient-ils simplement attaché les torpilles aux berceaux des hangars au lieu de les descendre dans l'armurerie ? Eux et leurs collègues de la « sainte-barbe » auraient eu tout leur temps pour respecter les mesures de sécurité, dont le manquement sera la cause principale du désastre qui entraînera la perte de l'*Akagi* et du *Kaga*.

Ce ne serait évidemment pas la première fois qu'un commandant en chef revenant vaincu d'un combat cherche à « arranger » la vérité dans son rapport final, afin de ne pas supporter l'entière responsabilité de la défaite. Il est toutefois vraisemblable que si les avions restants avaient été réarmés en bombes terrestres à partir de 05h20, la seconde vague aurait reçu l'ordre de décoller bien avant le retour de la première, soulageant ainsi Genda et Nagumo d'un terrible dilemme pour déterminer les priorités.

Bref, ça ne colle pas. Et si ça ne colle pas, nous ne pouvons pas adhérer.

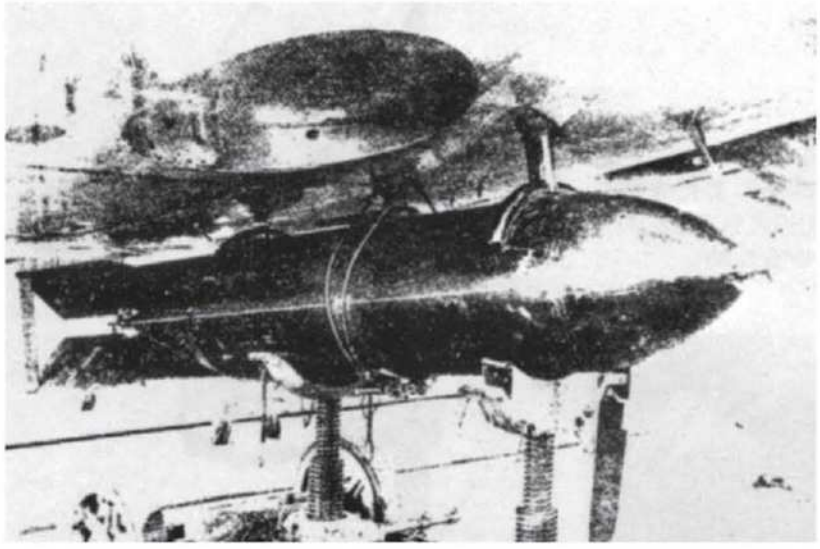
LANCER, OUI MAIS QUAND ?

Maintenant se pose la question cruciale de l'heure à laquelle la seconde vague pourra être lancée. Tomonaga étant attendu aux environs de 08h15, il serait éminemment souhaitable de la faire partir avant, parce que, ensuite, avec les ponts encombrés et la nécessité de descendre les nouveaux arrivants (si, encore, l'un d'entre eux n'a pas la mauvaise idée de s'écraser sur le pont), son départ serait retardé d'une bonne heure. Dans ces conditions, il serait illusoire d'imaginer piéger les avions de Midway au sol. Il est possible de faire tourner en rond les appareils de la première vague autour des porte-avions pendant trois quarts d'heure, c'est-à-dire jusqu'à 09h00, mais guère plus longtemps, car ils auront alors tous épuisé leur réserve de carburant. Et Nagumo et Genda ne peuvent guère s'offrir le luxe de sacrifier la moitié de leur flotte aérienne dans le seul but de lancer la seconde vague sur Midway. Toutefois, telle que la situation s'offre à Nagumo et à Genda vers 07h27, un décollage à 09h30 reste un objectif très ambitieux.

[2] On rappellera qu'à cette époque, les pilotes japonais n'effectuaient pas de « check-up », tâche subalterne qu'ils jugeaient indigne de leur statut !

[3] *Kiroku Middowe Kaisen (Record of the Midway Sea Battle)* – H. Sawachi – Bungei Shinju, Tokyo, 1986.

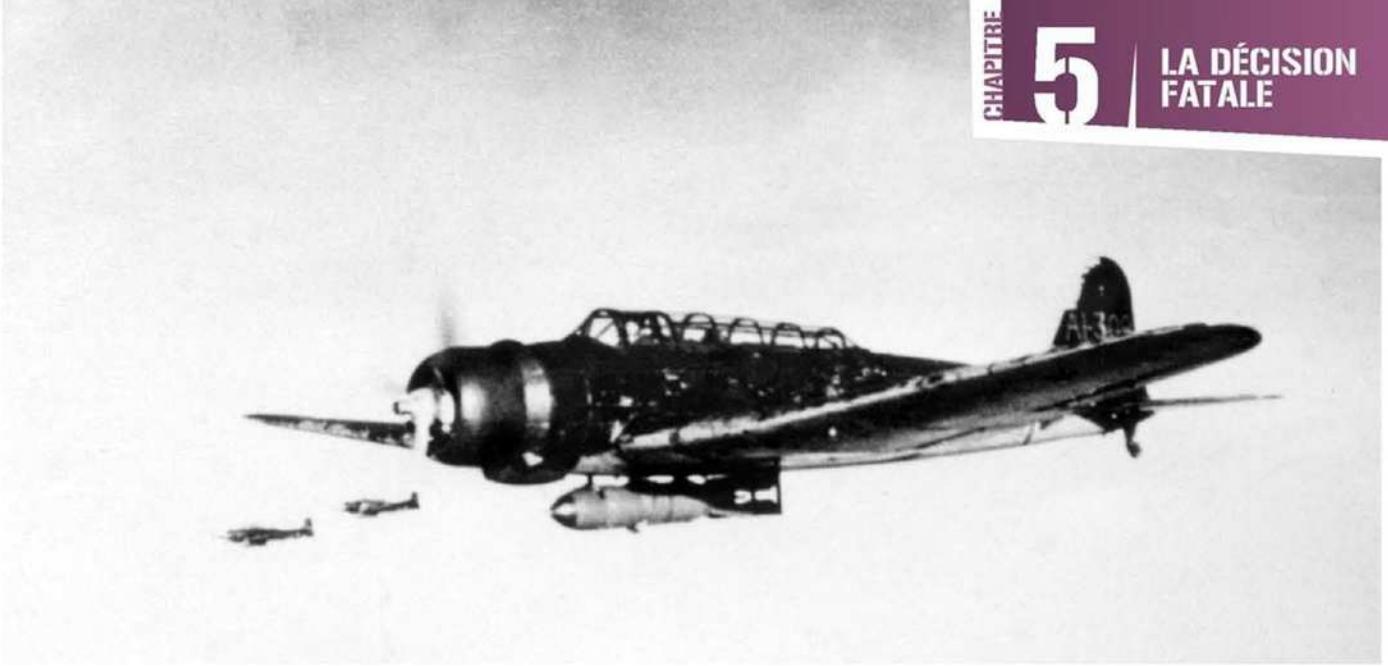
▼ Une bombe terrestre de 800 kg vient d'être arrimée sous un Type 97. (Bunrin-Do)



UNE OPTION NÉGLIGÉE

Cependant, Nagumo aurait pu se contenter de lancer sur Midway les seuls Type 99, vraisemblablement prêts à décoller aux environs de 08h00. L'escorte de Zéro, n'ayant rien à protéger, puisque la chasse américaine avait cessé d'exister, aurait eu ainsi tout le loisir de participer aux mitraillages, ajoutant davantage de confusion parmi les défenseurs et un peu plus dégâts à ceux qu'auraient causés les bombes de 250 kg (une sous le fuselage) et de 60 kg (une sous chaque aile) des « Val ». D'ailleurs, l'efficacité des bombardements en piqué n'a jamais été démentie tout au long des campagnes précédentes. Certes, l'absence de bombes de fort calibre, comme celles de 800 kg des « Kate », n'aurait pas permis de détruire les pistes, laissant la possibilité aux Américains de faire venir des avions en renfort depuis Hawaii. Cependant, l'état-major de Nagumo était très partagé à ce sujet, estimant que leur mise hors d'état, même temporaire, aurait été préjudiciable au déploiement des Zéro de la 6e Flotte, chargés de la défense aérienne de Midway après sa capture.

Toutefois, cette approche, sacrifiant l'efficacité à la rapidité, heurtait de front la procédure standard



▲ Un Nakajima B5N2 « Kate », ou Torpilleur Type 97, du porte-avions *Akagi*, armé d'une bombe terrestre de 800 kg, se dirige vers Pearl Harbor, le 7 décembre 1941. (US NARA)

de l'aviation embarquée, fondée sur une attaque en masse et coordonnée des bombardiers horizontaux et des bombardiers en piqué dans le but de diviser le tir de la DCA et d'augmenter la confusion chez l'ennemi. Il semble que cette option n'ait jamais été envisagée par Nagumo et Genda.

Le capitaine de corvette Fuchida Matsuo, l'homme qui a conduit l'attaque contre Pearl Harbor et qui est alors, rappelons-le, terrassé par une crise d'appendicite à bord de l'*Akagi*, a un autre avis sur la question :

« Nagumo avait changé, et je commençais à me lasser de son apparent esprit conservateur et de sa passivité. [...] Il était toujours aussi chaleureux et sympathique, mais son esprit combatif d'autrefois semblait l'avoir abandonné et avec, son prestige de chef naval d'exception. À l'inverse, il semblait plutôt médiocre, et je pris soudain conscience qu'il n'était plus tout jeune. [...] *"La sagesse vient après l'événement"*, dit le proverbe. Cependant, il ne faisait aucun doute qu'il aurait été plus judicieux de lancer immédiatement nos bombardiers en piqué, même sans protection de chasse. Dans une guerre aéronavale comme celle-ci, qui ressemble à un quitte ou double, aucun autre choix n'était admissible. Même le risque d'envoyer les bombardiers horizontaux sans protection aurait dû être couru dans ce cas d'urgence. Leur sort aurait probablement été le même que celui des avions américains venus nous attaquer plus tôt et sans escorte, mais il est possible que cette solution nous aurait évité la catastrophe qui nous attendait. »

NAGUMO : LE MAILLON FAIBLE ?

Le vice-amiral Nagumo Chuichi a été nommé à la tête de la 1re Flotte aérienne lors de sa création, le 10 avril 1941. Selon le mode de fonctionnement de la Marine impériale, Nagumo étant le plus ancien dans le grade le plus élevé, ce poste lui revenait de droit. Nagumo, qui a fait la totalité de sa carrière en tant qu'officier des torpilles et spécialiste des tactiques des destroyers, n'a aucune expérience de l'aviation embarquée, et les critiques n'ont pas manqué pas à l'annonce de sa nomination :

« Nagumo était un officier de la vieille école, un spécialiste des torpilles et des manœuvres de surface, dira l'amiral Tsukahara Nishizo, futur commandant de la 11e Flotte aérienne. Il n'avait aucune idée des capacités et du potentiel d'une aviation navale. »

C'est bien la raison pour laquelle Yamamoto lui a fait affecter le contre-amiral Kusaka Ruynôsuke en tant que chef d'état-major. Mais si Kusaka a fait le plus gros de sa carrière dans l'aéronavale, il n'a jamais servi à bord d'un porte-avions. C'est aussi pour cela que Genda Minorû a été nommé officier des opérations aériennes ; il est placé sous les ordres directs de Kusaka, car il est le seul à avoir une expérience concrète de l'aviation embarquée.

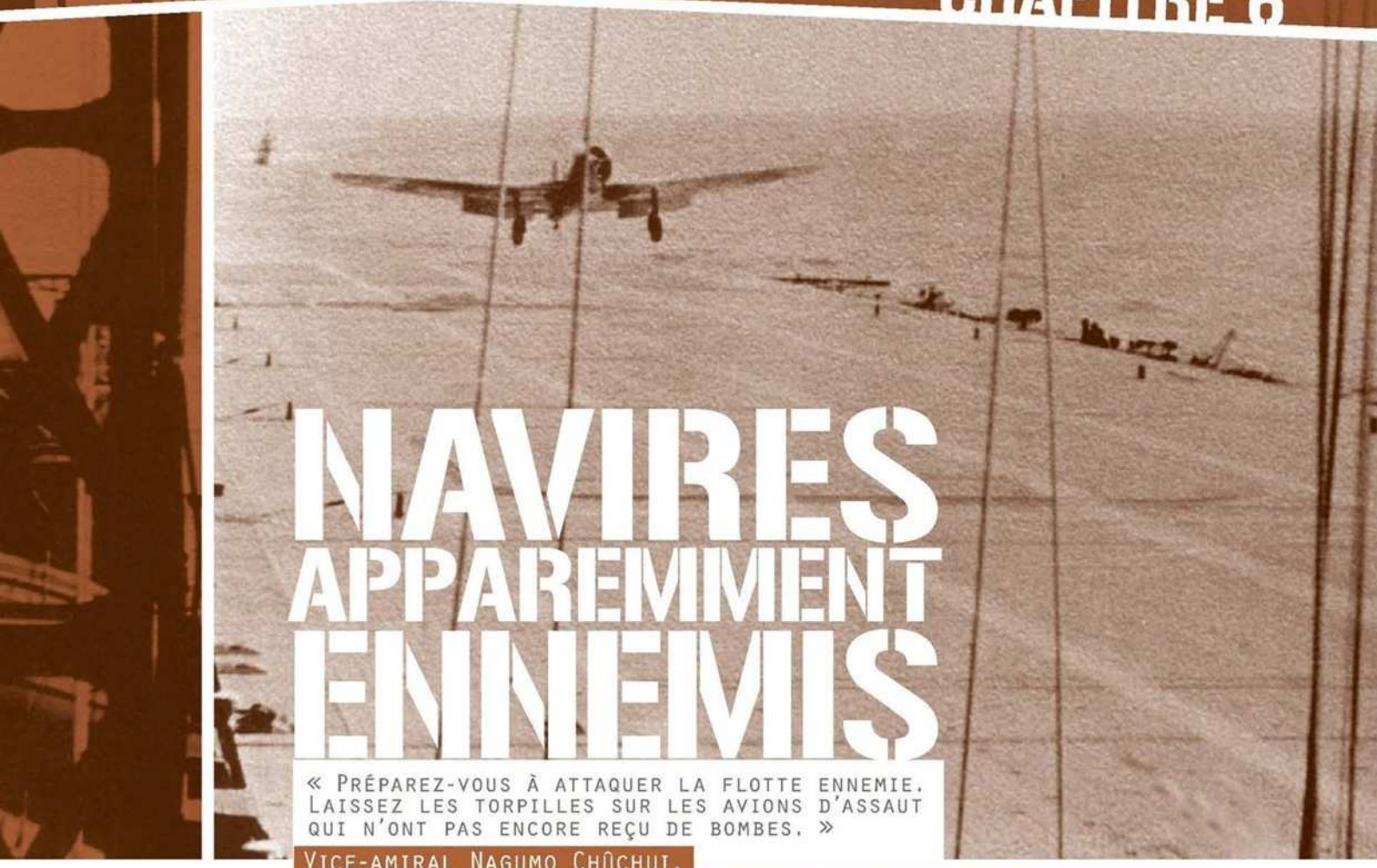
L'historien américain Jonathan B. Parshall dresse de Nagumo un portrait peu flatteur :

« Bourru, conservateur, peu imaginatif et fondamentalement sceptique à propos du potentiel de l'aviation embarquée, Nagumo fut – ironie du sort – placé à la tête de la plus puissante armada de la première moitié de la guerre, la *Kidô Butai*, la force de frappe aéronavale de la Marine impériale. Il avait la responsabilité d'exécuter le plan de Yamamoto de l'attaque contre Pearl Harbor, ce qui était pour le moins paradoxal, parce que ses relations avec Yamamoto étaient détestables et que lui-même ne croyait absolument pas à la réussite de ce plan ! »

À 07h50, s'apprêtant à recueillir les appareils de la première vague, les porte-avions commencent à faire apponter les Zéro de la couverture, dont certains sont en l'air depuis près de trois heures. Le nombre maintenu en protection de la *Kidô Butai* passe alors de 31 à 14.

C'est à ce moment que la foudre tombe aux pieds de Nagumo ! ■

▼ Le porte-avions *Hiryû*, photographié avant la bataille de Midway. (DR)



NAVIRES APPAREMMENT ENNEMIS

« Préparez-vous à attaquer la flotte ennemie. Laissez les torpilles sur les avions d'assaut qui n'ont pas encore reçu de bombes. »

Vice-amiral Nagumo Chôchui, commandant la 1re Flotte aérienne, 4 juin 1942, 07h45.

À 07h28, l'hydravion *Tone* 4, celui-là même qui a été catapulté avec une demi-heure de retard, envoie un message à son croiseur : « Dix navires apparemment ennemis, relèvement 10°, distance 240 nautiques de Midway, cap 150, vitesse plus de 20 nœuds. » La stupéfaction frappe l'état-major de l'amiral Nagumo. Dix navires « apparemment ennemis » ! Mais quel type de navire ?

LES NERFS DE NAGUMO MIS À RUDE ÉPREUVE

Selon son rapport, Nagumo a pris connaissance du message « vers » 07h40 [1], mais la fiabilité des horaires retranscrits a été et reste encore fréquemment mise en doute. Toutefois, la transmission a été interceptée par l'*Enterprise* à 07h40, ce qui corrobore tout à fait l'heure de sa réception par l'*Akagi* ; bien que les marins américains ne soient pas en mesure de le déchiffrer, il est évident que ce message envoyé depuis un avion en plein Pacifique ne peut être que le signalement de l'une des deux *Task Forces*. Fletcher est maintenant certain qu'il a été repéré.

Le message du maître principal Amari Hiroshi, radio du *Tone* 4, fait l'effet d'une bombe. Des navires « apparemment » américains à 350 km de Midway, c'est une information totalement inattendue. Mais il y a quelque chose qui cloche : la position indiquée ne correspond pas à la route de l'hydravion ; les navires sont beaucoup trop au nord par rapport au secteur imparti. Et pour cause ! l'équipage a relevé une position erronée, de 90 km trop au nord-nord-est. Donc, en fait, cette escadre se trouve beaucoup plus proche de Nagumo qu'il ne le pense, et son cap, face au vent, peut laisser à penser qu'elle contient au moins un porte-avions et qu'il est en train de lancer…

À 07h45, Nagumo ordonne : « Préparez-vous à attaquer la flotte ennemie. Laissez les torpilles sur les avions d'assaut qui n'ont pas encore reçu de bombes. » Le message est plutôt flou, et les armuriers, qui commencent à se poser des questions quant à la santé mentale de leur amiral, se demandent s'il faut juste suspendre l'opération ou la reprendre, mais en sens inverse.

Où en est-on à ce moment-là de l'opération de réarmement ? Selon toute probabilité, une section – six appareils sur l'*Akagi* et neuf sur le *Kaga* – a été rééquipée en bombes ; une grande partie des bombardiers en piqué Type 99, sinon tous, ont reçu des bombes terrestres.

Deux minutes plus tard, il fait envoyer un message *en clair* à l'hydravion : « Confirmez le type des navires. Maintenez le contact. » Le *Tone* 4 commence à jouer avec les nerfs de l'amiral : à 07h55, il signale un simple changement de cap des navires (cap au 80). Nagumo lui fait envoyer un nouveau message à 08h00, réitérant sa demande du précédent. Ce n'est qu'à 08h09 qu'Amari répond : « Force ennemie se compose de cinq croiseurs et cinq destroyers. » Cette nouvelle, qui semble soulager Nagumo, renforce au contraire les soupçons du contre-amiral Kusaka Ryûnosuke, chef d'état-major de la 1re Flotte aérienne, dont il s'ouvre à son amiral : « Que peut bien faire une force ennemie dans le secteur indiqué, si elle n'escorte pas des porte-avions ? »

Enfin, à 08h20, le *Tone* 4 se montre plus précis : « Force ennemie accompagnée par ce qui semble être un porte-avions à l'arrière. »

[1] Il ne faut pas s'étonner du délai entre l'envoi du message et sa transmission à Nagumo. Le message de l'hydravion, qui a été envoyé encodé par radio au croiseur *Tone*, doit être déchiffré, communiqué par signaux optiques à l'*Akagi*, puis porté à la passerelle de commandement.

[2] USS *Nautilus*, repéré à 08h24 et pourchassé par le destroyer *Arashi*.

COUPS DU SORT ET COUP DE CHANCE

Il aura fallu 52 minutes à l'équipage du *Tone* 4 pour identifier un porte-avions ! Cela défie l'imagination. Même en raison d'un temps très couvert, comment a-t-il pu ne pas remarquer immédiatement la silhouette immanquable d'un « toit plat », d'autant qu'il volait assez bas (300 à 500 m), ce qui rendait l'identification beaucoup plus facile que s'il avait volé à plusieurs milliers de mètres d'altitude ? On pourrait penser qu'il volait trop loin des navires américains quand il a envoyé son premier message à 07h28 ; or, celui-ci contient un certain nombre d'informations (relèvement, cap, vitesse) qu'il ne pouvait donner qu'en étant à 10 nautiques tout au plus de l'escadre ennemie – une distance largement suffisante pour qu'un équipage aguerri, comme devait l'être celui du *Tone*, puisse identifier correctement les navires repérés. On ne saura jamais le fin mot de l'histoire, l'équipage n'ayant pas survécu à la guerre. Quoi qu'il en soit, cette affaire d'identification n'a pas réellement eu d'importance sur le déroulement des événements ultérieurs.

La panne qui a retardé le départ de l'hydravion du *Tone* a longtemps été considérée comme le premier coup du sort ayant frappé les Japonais à Midway. Toutefois, l'étude de ce que l'on pense être le véritable plan de vol du Type 0 montre que, bien au contraire, cette panne a été un véritable coup de chance (voir la carte du Chapitre III). Si son pilote est tombé sur l'escadre américaine, c'est que, afin de rattraper le temps perdu, il a décidé de « couper le fromage », autrement dit, de raccourcir sa ligne de vol de 80 nautiques avant d'effectuer son virage à 90° sur sa gauche, puis de prendre le cap en direction de son croiseur après un tronçon de 20 nautiques. C'est précisément en revenant vers le *Tone* qu'il a survolé les « dix navires apparemment ennemis » à 07h28. Si le *Tone* 4 avait été lancé en temps et en heure et avait suivi son plan de vol initial, il n'aurait croisé la route de l'escadre américaine que vers 08h20.

La « malchance » du *Tone* 4 a donc fait gagner près d'une heure à Nagumo.

◀ Appontage sur l'*Akagi* du capitaine de corvette Fuchida Mitsuo, commandant le groupe aérien de la 1re Division, lors de l'attaque sur Trincomalee (Ceylan), le 9 avril 1942. (US NARA)

Le véritable coup du sort, c'est quand l'hydravion Type 0 n° 1 du *Chikuma* a survolé la *Task Force* 17 sans la voir, celle-ci étant masquée par d'épaisses formations nuageuses ; sans doute par prudence, le pilote avait choisi de voler au-dessus de la crasse et de se contenter de quelques « fenêtres » pour observer l'océan... Il était entre 06h15 et 06h30. Cela change beaucoup de choses mais pas tout. En effet, comme on le verra dans le chapitre suivant, Spruance a lancé ses appareils dès 07h00 ; donc, pour prendre par surprise les porte-avions américains, Nagumo aurait dû lancer les siens à... 05h30.

Comme on le voit, la « recherche en deux phases », comme l'a suggéré Fuchida *a posteriori*, n'aurait eu aucune incidence sur la découverte du porte-avions de la *Task Force* 17. Peut-être la deuxième phase aurait-elle pu repérer la *Task Force* 16, mais il aurait été de toute façon trop tard. Dans la mesure où Nagumo raisonnait en termes binaires (présence ou absence de la flotte américaine), les informations reçues du *Tone* 4 étaient amplement suffisantes pour chambouler ses plans ; dans cette première phase de la bataille, le nombre de porte-avions ennemis importait moins que de savoir qu'il y en avait un.

LE RETOUR DE LA PREMIÈRE VAGUE

Cette découverte change complètement la donne. Midway attendra, après tout cette île ne risque guère de s'envoler. L'urgence devient de frapper l'ennemi avant qu'il ne frappe. Voilà donc la grande confrontation tant souhaitée par Yamamoto, mais elle s'annonce plutôt mal, alors que, comme disent les Américains, l'amiral Nagumo est pris avec le pantalon en bas des jambes.

À 08h20, rien ne va pour la *Kidô Butai* : la Force mobile est encore sous les bombes des B-17 de Sweeney, les survivants de la première vague tournent en rond en attendant une accalmie pour apponter, et les armuriers, ballottés à droite et à gauche par les brusques changements de direction de leurs porte-avions naviguant à 28 nœuds, ne savent pas trop quoi faire de leurs torpilles et de leurs bombes, sinon les arrimer pour éviter un malheur – sans parler de la présence d'un sous-marin américain [2].

▼ Un hydravion de reconnaissance Aichi E13A « Jake » ou Type 0. Celui-ci appartient au croiseur *Yura*, ainsi que l'indique son code. Le *Yura* était le navire amiral du contre-amiral Nishimura Shôji de l'escorte de la Flotte d'invasion du vice-amiral Kondô. Grâce à une autonomie de près de 15 heures, le Type 0 était parfaitement adapté à son rôle de patrouilleur maritime. (Bunrin-Do)

Le fait que nous avons choisi de présenter les événements, non d'une manière strictement chronologique, mais en les individualisant pour essayer de donner une plus grande clarté à l'ensemble, rend mal compte de la pression et du stress que subissent alors Nagumo et son état-major pendant ces courts instants, où chaque seconde compte pour prendre une décision. En quelques minutes, ils passent d'une quasi-certitude qu'ils sont seuls dans cette vaste étendue de l'océan Pacifique à l'idée qu'ils vont devoir affronter l'aéronavale ennemie. Et pendant ce temps, ils sont harcelés par l'aviation de Midway, dont Nagumo ne peut connaître l'état des forces, bien obligé de faire confiance au message lapidaire du chef de la première vague réclamant un deuxième raid, parce que ce dernier ne peut lui fournir par radio une estimation des dégâts qu'il a causés. Et, comme il est de coutume dans la Marine impériale, aucun vol de reconnaissance pour prendre des photos n'est prévu.

Les messages du *Tone* 4 ont été relayés au contre-amiral Yamaguchi Tamon, commandant la 2e Division de porte-avions, dont l'*Hiryû* bat le pavillon. Yamaguchi, un remarquable tacticien, est à la Marine impériale ce que Halsey est à la Marine américaine, avant tout un fonceur ne s'embarrassant pas de principes. Il avait d'ailleurs proposé, lors de la planification de l'opération contre Pearl Harbor, que pour pallier la plus faible autonomie de ses deux porte-avions (*Hiryû* et *Sôryû*), ceux-ci soient abandonnés au large d'Hawaii après l'attaque ! Son tempérament bouillant s'accommode mal de ce qu'il perçoit comme des tergiversations au sein de l'état-major de Nagumo. Contrevenant à toutes les règles hiérarchiques de la Marine impériale, il adresse un message au commandant en chef de la *Kidô Butai* : « CONSIDÈRE SOUHAITABLE DE LANCER LA FORCE D'ATTAQUE IMMÉDIATEMENT. » Évidemment, il n'aura aucune réponse.

[3] En plus de deux appareils descendus à Midway, les bombardiers du *Sôryû* en perdent quatre autres, qui, endommagés par la chasse américaine, amerrissent à proximité de leur porte-avions (les équipages seront récupérés). On notera que le sens aigu du devoir des pilotes japonais leur fera préférer un amerrissage à un éventuel crash sur leur porte-avions, qui pourrait empêcher l'appontage des appareils arrivant derrière eux ; les Américains auront rarement ce réflexe.

[4] Trois abattus, un posé endommagé à Kure et un amerri près d'un croiseur.

De toute façon, lancer une force d'attaque, quel que soit son objectif, est désormais hors de propos. La récupération de la première vague est devenue une priorité absolue, car ni Nagumo ni Genda ne peuvent se permettre de laisser la moitié de leur flotte aérienne s'abîmer en mer en panne de carburant. Genda assure son amiral que l'opération d'appontage ne durera pas plus de trente minutes.

À 08h32, pour relever le *Tone* 4, le *Sôryû* fait décoller son nouveau Type 2 (D4Y0 « Judy »).

À 08h37, le navire amiral hisse le pavillon tant attendu par Tomonaga et ses équipages, leur donnant l'autorisation d'apponter.

Appontage des avions de la première vague :

Kaga : 08h40-08h50 – 8 Type 0, 17 Type 99

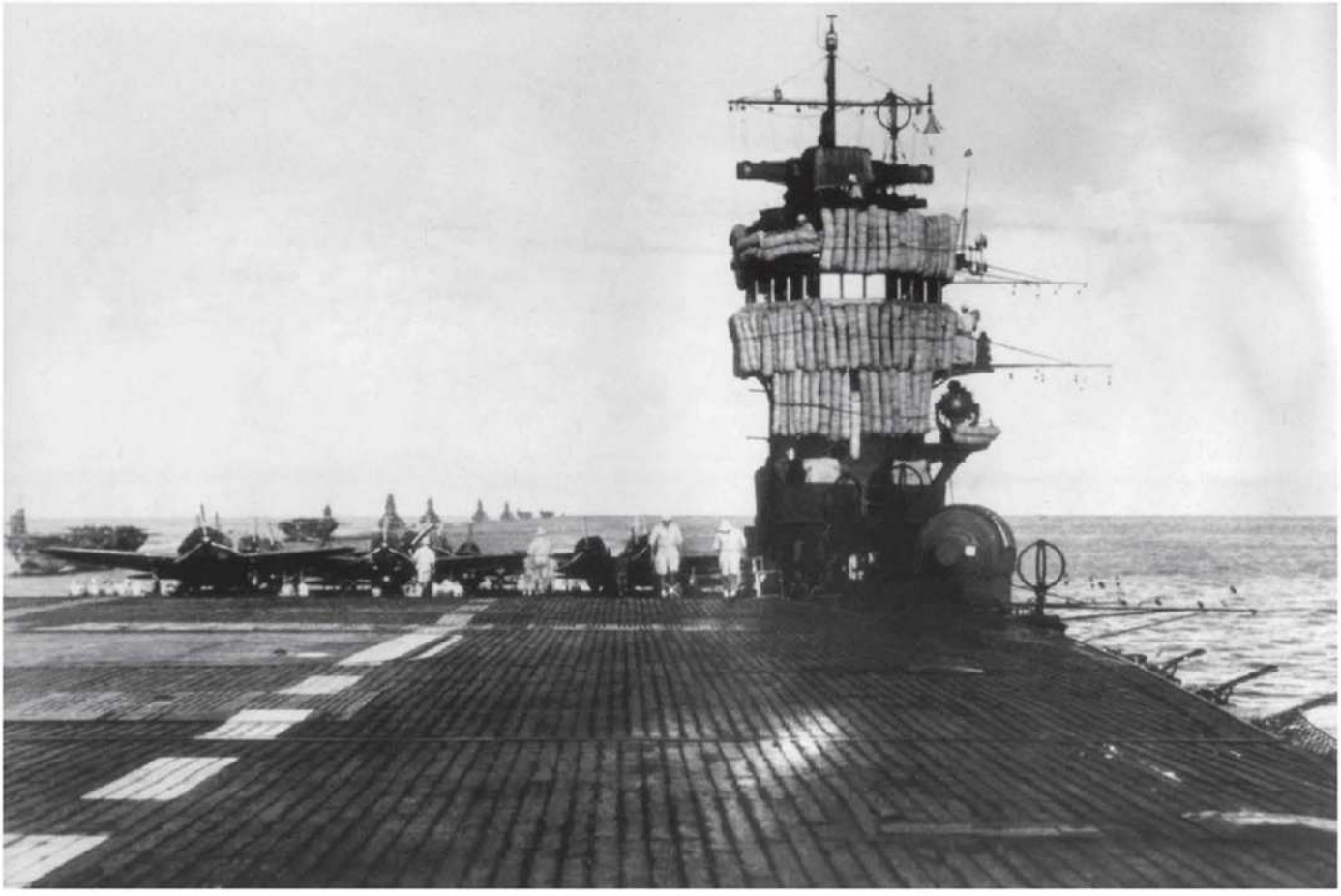
Sôryû : 08h50-09h10 – 9 Type 0, 12 Type 97 [3]

Akagi : 09h00-09h10 – 8 Type 0, 18 Type 99

Hiryû : 09h05-09h15 – 9 Type 0, 13 Type 97 [4]

Une fois chaque appareil immobilisé sur le pont, c'est la course qui commence pour évacuer l'équipage, désengager la crosse d'appontage du brin d'arrêt, abaisser la barrière anti-crash et pousser l'avion à l'avant du pont. Il faut ensuite relever la barrière et rembobiner le brin d'arrêt pour attendre le suivant. Les équipes de pont de la *Kidô Butai* excellent dans cet exercice qu'elles maîtrisent à la perfection depuis plusieurs années ; il leur est ainsi possible de faire apponter un avion toutes les 30 secondes. Une fois poussés au-delà de la barrière, les chasseurs qui se posent en premier sont immédiatement descendus par l'ascenseur avant dans le hangar qui leur est réservé. Les bombardiers horizontaux et en piqué, stockés dans les hangars arrière, doivent attendre sur le pont avant que tous les avions se soient posés pour être descendus soit par l'ascenseur du milieu soit par celui à l'arrière du bâtiment.

La procédure veut que seuls les avions qui viennent d'apponter ou qui vont être lancés demeurent sur le pont. Les autres doivent être ramenés le plus rapidement possible dans les hangars pour y être ravitaillés en carburant et réarmés.



▼ Le pont d'envol de l'*Akagi*. Notez les « boudins » remplis de kapok renforçant la protection de l'îlot du porte-avions. (DR)

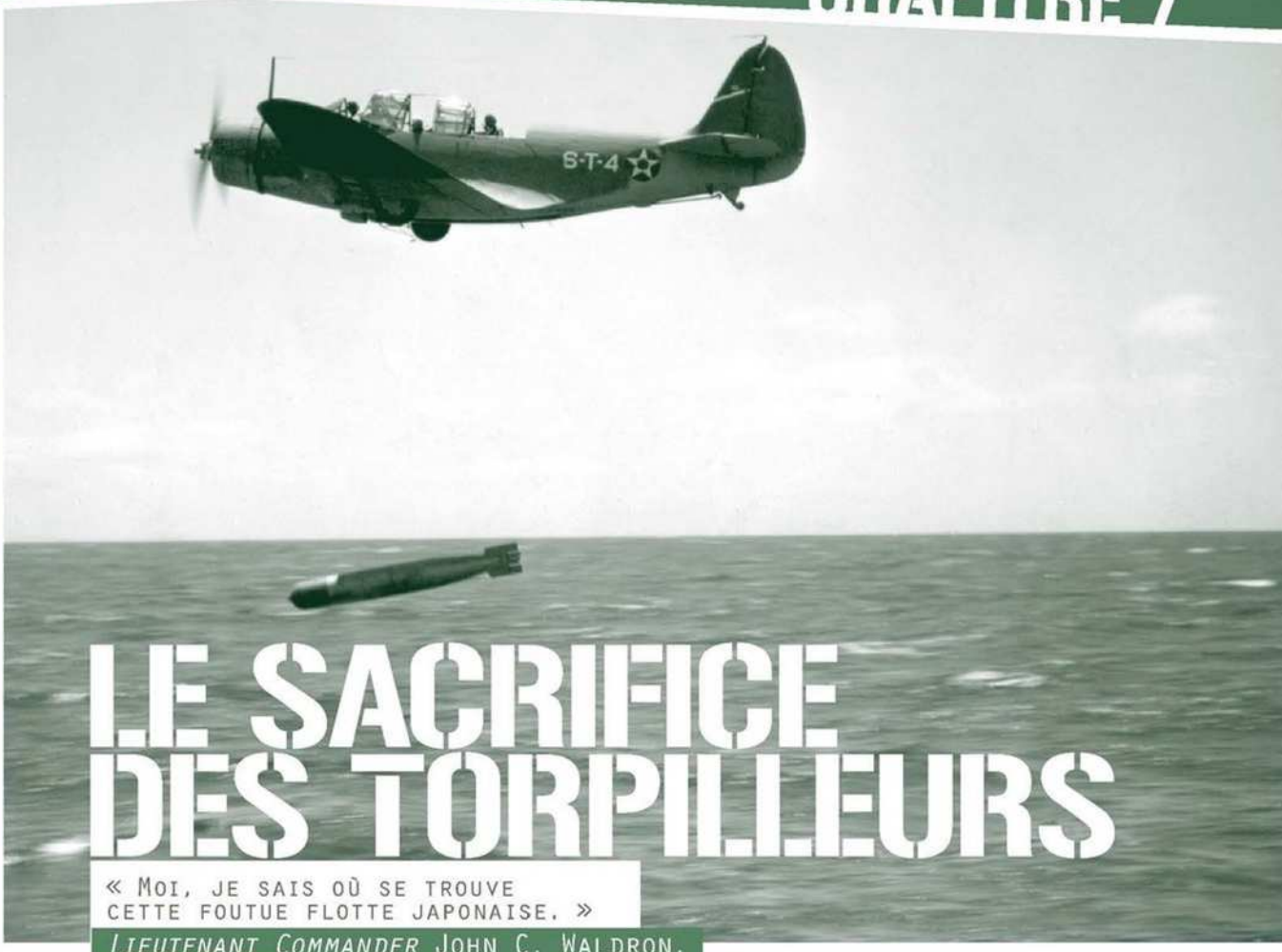
CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS
MATINÉE DU 4 JUIN 1942

Horaire	*Midway*	*Porte-avions US*	*Kidô Butai*
	Chapitres 3 et 4	Chapitres 7 et 8	Chapitres 3 à 8
04h28			Départ de 4 avions de reconnaissance
04h30			Départ de la 1re vague en direction de Midway
05h00			Départ de l'hydravion *Tone* 4
05h34	*Kidô Butai* repérée par PBY		
05h55	1re vague japonaise repérée		
06h05	Décollage aviation de Midway		
06h07		Fletcher donne ordre d'attaque à Spruance	
06h15	Interception par la VMF-221		Attaque de l'île de Midway
07h00			Derniers avions quittent secteur Midway
			Tomonaga demande lancement 2e vague
07h05	Attaque des TBF de la VT-8	Lancement des premiers avions de la TF 16	
	Attaque des B-26 de l'USAAF		
07h15			Nagumo ordonne le remplacement des torpilles
07h28			*Tone* 4 signale des navires « apparemment ennemis »
07h40			Le message du *To ne* 4 est transmis à Nagumo
07h45			Nagumo ordonne la suspension du réarmement
07h50			Retour 1re vague
07h52		VB-6 et VS-6 mettent cap au 231	
07h55	Attaque des SBD de la VMSB-241	Avions du *Hornet* mettent cap au 265	
08h06		VF-6 et VT-6 mettent cap au 240	
08h09			Précisions du *Tone* 4 sur composition escadre ennemie
08h14	Bombardement des B-17 de l'USAAF		
08h20	Attaque des SB2U de la VMSB-241		
08h25		VT-8 quitte sa formation	*Tone* 4 identifie un porte-avions
08h38		Lancement des premiers avions de la TF 17	Autorisation donnée à la 1re vague d'apponter
08h55			*Tone* 4 signale l'arrivée d'avions-torpilleurs américains
09h06		Derniers avions de la TF 17 en l'air	
09h10		Début de l'attaque de la VT-8	
09h30-45		VF-8, VB-8 et VS-8 font demi-tour	
09h35		Fin de l'attaque de la VT-8	
09h38		Début de l'attaque de la VT-6	
10h10		Début de l'attaque de la VT-3	
10h15		Fin de l'attaque de la VT-6	
10h22		Attaque de McClusky (VB-6) et Gallaher (VS-6)	*Kaga* touché
10h26		Attaque de Best (VS-6)	*Akagi* touché
		Attaque de Leslie (VB-3)	*Sôryû* touché
10h40		Fin de l'attaque de la VT-3	
10h45			Lancement d'une vague du *Hiryû*
12h00		*Yorktown* touché	

La Marine impériale estime que la sécurité des porte-avions est mieux assurée en cas d'attaque aérienne avec les appareils dans leurs hangars blindés et hermétiquement fermés plutôt que sur le pont d'envol.
On voit tout de suite la différence avec les méthodes américaines qui préconisent le ravitaillement et le réarmement des avions directement sur le pont d'envol. Le gain de temps est manifeste, puisqu'il faut aux Japonais une bonne demi-heure pour juste descendre dix machines dans les hangars et autant pour les faire remonter sur le pont ! Soit une heure et même un peu plus, puisqu'en raison de la configuration des hangars des porte-avions nippons, les moteurs ne peuvent être mis en route qu'à l'air libre. On peut penser que la Navy sacrifie ainsi la rapidité à la sécurité ; cependant, le gros inconvénient de la procédure de la Marine impériale est le maniement et le stockage de matières hautement inflammables et explosives dans un espace confiné.
Dans deux heures, elle en fera la triste expérience.

LES AMÉRICAINS ARRIVENT

À 08h45, l'équipage du *Tone* 4 signale : « Repérage de ce qui semble être deux nouveaux croiseurs ennemis, relèvement 8°, distance 250 nautiques de Midway. » Il s'agit ni plus ni moins que des piquets de l'avant-garde de la *Task Force* 17 ! Cinq minutes plus tard, il informe le *Tone* qu'il rentre en raison d'ennuis de moteur, mais, à 08h54, il est vivement rappelé à l'ordre et se voit intimer de rester sur place et d'allumer son émetteur afin qu'il serve de balise pour guider les avions de la vague d'assaut. Cela lui vaudra aussi d'orienter sur lui quelques chasseurs américains, qu'il réussira à semer en jouant à cache-cache entre les nuages. À 08h55, il accuse la réception du message et signale que dix avions-torpilleurs se dirigent vers la *Kidô Butai*.
La bataille de Midway entre dans une nouvelle phase, et, cette fois, ce sont les Américains qui jouent « avec les blancs ». ■



LE SACRIFICE DES TORPILLEURS

« MOI, JE SAIS OÙ SE TROUVE CETTE FOUTUE FLOTTE JAPONAISE. »

LIEUTENANT COMMANDER JOHN C. WALDRON, COMMANDANT L'ESCADRILLE VT-8

Layton avait peut-être raison sur le fond, mais le message adressé par le *Lieutenant* Howard P. Ady [1] à 05h52 n'est pas exactement celui que Fletcher espérait. Non seulement il manque deux porte-avions, mais ceux repérés ne sont pas là où ils étaient attendus. Fletcher sait par expérience que les porte-avions japonais opèrent par groupes de deux, et Nimitz lui a certifié qu'il y en aurait quatre. Cela signifie donc que les deux autres sont quelque part ailleurs. Fletcher décide de faire traiter les deux qui ont été découverts le plus rapidement possible par la TF 16, tandis qu'il conservera ses forces disponibles pour les deux autres quand ils apparaîtront. À 06h07, Fletcher signale à Spruance : « PROCÉDEZ VERS LE SUD-OUEST ET ATTAQUEZ LES PORTE-AVIONS ENNEMIS DÈS QU'ILS AURONT ÉTÉ PRÉCISÉMENT LOCALISÉS. »

▲ Un TBD-1 de la VT-6 au début de l'année 1942. Les bandes rouge et blanc sur le gouvernail ont été supprimées, mais le code tactique complet est encore porté. Cet appareil, équipage *Lieutenant (jg)* R. E. Laub et *Aircraft Radioman 1st class* W. C. Humphrey, sera abattu. (Naval Aviation Museum)

TASK FORCES 16 ET 17 : 06H07-07H05 BRIEFING HOULEUX SUR LE *HORNET*

Spruance fait rapidement les calculs avec son état-major. Les deux « toits plats » se trouvent à environ 280 km, c'est-à-dire à la limite du rayon d'action des TBD et des F4F. Il est donc enclin à agir avec prudence, en particulier parce qu'il ignore si les indications données par l'équipage du PBY sont fiables – d'ailleurs, elles ne le sont pas, puisque les Japonais sont en fait à 322 km de la TF 16. D'autre part, la faible brise soufflant de l'est va contraindre l'*Enterprise* et le *Hornet* à pousser les feux dans une direction qui les éloigne encore un peu plus de l'escadre japonaise pour lancer les avions. Spruance fait part de son souhait d'attendre que l'écart se soit resserré à 100 nautiques (185 km) pour être en mesure de récupérer ses appareils avant qu'ils ne tombent en panne d'essence ; mais cela retarderait le départ de près de deux heures. Son chef d'état-major, le *Captain* Miles R. Browning, qui lui a été « prêté » par Halsey, ne partage pas cet avis et urge l'amiral d'attaquer le plus tôt possible de manière à surprendre les Japonais quand ils rentreront à leurs porte-avions. En outre, si la TF 16 a été repérée par un avion de reconnaissance [2], il est préférable de rendre visite aux porte-avions ennemis avant que ceux-ci ne se décident à le faire. En conséquence, ils conviennent de lancer à 07h00, estimant alors que l'ennemi se trouvera à 250 km de distance (il sera en fait à 292).

À 06h53, Browning annonce de manière très laconique aux aviateurs que le lancement aura lieu à 07h00. En raison de l'absence de contact visuel permanent, les équipages devront utiliser les dernières données disponibles et partir à la recherche de l'escadre japonaise au jugé. Aucune autre information ne leur est fournie.

Browning ayant oublié (!) d'aviser le *Hornet* des dispositions prises par Spruance, c'est au *Rear Admiral* Marc A. Mitscher, commandant le bâtiment, qu'échoit la tâche de tracer la route de sa propre vague offensive. Le briefing, qui se déroule sur la passerelle du *Hornet*, devient vite houleux. Mitscher y a réuni ses adjoints, le *Commander* Apollo Soucek (*Executive Officer*) et le *Lieutenant Commander* John G. Foster Jr. (*Air Operations Officer*), en présence de son *Commander Air Group* [3] (CAG), le *Lieutenant Commander* Stanhope C. Ring, et ses chefs d'escadrille : les *Lieutenants Commanders* Samuel G. Mitchell (VF-8), Robert R. Johnson (VB-8), Walter F. Rodee (VS-8) et John C. Waldron (VT-8). Ce qui s'est dit entre ces hommes, on ne le saura jamais, si ce n'est que la discussion a tourné autour du cap à suivre pour trouver l'escadre japonaise. De toute évidence, les quatre chefs d'escadrille, en particulier Waldron, personnage

[1] Voir Chapitre III.

[2] Elle ne l'est pas encore (voir chapitre précédent), mais plusieurs échos suspects sur les écrans radar peuvent le laisser craindre.

[3] Commandant du groupe Air.

▲ L'accident du *Lieutenant Commander* Eugene E. Lindsey au moment de son appontage sur l'USS *Enterprise*, une semaine avant le début de la bataille. Le *Commander Air Group* est légèrement blessé et a failli ne pas participer à la mission du 4 juin, qui sera malheureusement fatale à lui et à son mitrailleur, l'*Aviation Chief Radioman* C. T. Grenat. (US Navy)

▶ Il est entre 07h30 et 07h40, le 4 juin 1942. Les TBD-1 de la VT-6 sont préparés pour le lancement par les équipes de pont de l'USS *Enterprise*. Seuls 11 appareils sur les 14 qui décolleront sont présents sur la photo. Au centre, le « VT6-1 » du *Lieutenant Commander* Eugene E. Lindsey et, à gauche, le « VT6-2 » du *Lieutenant (jg)* Severin L. Rombach. (US Navy)

haut en couleur et « grande gueule », ont manifesté de manière véhémente leur désaccord avec Mitscher et Ring, mais ceux-ci ont imposé leurs ordres. Nous en reparlerons plus loin, parce que le « vol vers nulle part », comme sera par la suite baptisée l'odyssée du groupe aérien du *Hornet*, constitue l'un des grands mystères de la bataille de Midway. Quoi qu'il en soit, Ring, peut-être à l'instigation de Mitscher, en tout cas forcément avec son aval, choisit le cap 265, soit pratiquement plein ouest, alors que sur l'*Enterprise*, on s'accorde sur un axe sud-ouest, en gros, entre 230 et 240° – choisi en fonction des derniers relevés situant l'escadre japonaise.

À bord du navire amiral de Spruance, les pilotes sont très étonnés, mais ravis, de retrouver leur *Commander Air Group* au briefing. En effet, le *Lieutenant Commander* Eugene E. Lindsey a capoté dans l'eau lors d'une tentative malheureuse d'appontage le 28 mai, et si l'équipage a été repêché, lui-même a dû passer le reste du temps à l'infirmerie ; il a extorqué son bon de sortie au médecin-chef, ne voulant rater cette mission sous aucun prétexte. Lindsey s'est taillé une belle réputation lors des raids de l'*Enterprise* sur les îles Marshall (Kwajalein et Wotje) en février, ce qui lui a valu la *Distinguished Flying Cross*. D'une manière quelque peu optimiste, il promet à ses équipages la protection rapprochée des F4F de la VF-6.

À 07h05, les deux porte-avions de la TF 16 sont nez au vent et commencent à lancer.

TASK FORCES 16 ET 17 : 07H45-09H06
CHACUN POUR SOI

Le *Captain* George D. Murray, « pacha » de l'*Enterprise*, a décidé de faire décoller ses avions dans un ordre logique en fonction de l'autonomie de chacun : tout d'abord les chasseurs devant servir de couverture aérienne pendant l'opération de lancement, puis les SBD, les F4F de l'escorte et, enfin, les TBD. Toutefois, en raison de plusieurs incidents techniques lors de la montée des avions sur les ponts et de leur mise en route, le départ des F4F et des TBD est retardé.

À 07h40, le message du *Tone* 4 est intercepté par le poste d'écoute de l'*Enterprise*. Bien que codé, il ressemble étrangement à un signalement. Craignant – à juste titre – d'avoir été repéré par l'ennemi et aussi pour éviter aux SBD de consommer inutilement du carburant en tournant en rond, à 07h45, Spruance donne l'ordre à McClusky par signaux optiques de prendre son cap sans attendre les autres. Ayant rapidement calculé une position estimée au doigt mouillé de l'escadre japonaise, McClusky choisit un relèvement de 231. À 07h52, les VB-6 et VS-6 s'enfoncent en direction du sud-ouest pour parcourir les 142 nautiques qui devraient les séparer de leurs objectifs.

Ce n'est qu'à 08h06 que les VF-6 et VT-6 se rejoignent au-dessus du « Big-E » et mettent au cap 240. Donc, non seulement la formation de l'*Enterprise* est coupée en deux, mais les deux éléments suivent chacun une route différente !

PREMIÈRE VAGUE US NAVY
4 JUIN 1942

TASK FORCE 16		
Rear Admiral Raymond A. Spruance		
USS *Enterprise* (CV-6)		
Captain George D. Murray		
Commander Air Group : Lieutenant Commander Clarence W. McClusky Jr.		
VF-6	LtCdr J. S. Gray	10 F4F-4
VB-6	LtCdr R. H. Best	15 SBD-2/-3 (a)
VS-6	LtCdr W. E. Gallaher	16 SBD-3 (b)
VT-6	LtCdr E. E. Lindsey	14 TBD-1
USS *Hornet* (CV-8)		
Rear Admiral Marc A. Mitscher		
Commander Air Group : Lieutenant Commander Stanhope C. Ring		
VF-8	LtCdr S. G. Mitchell	10 F4F-4
VB-8	LtCdr Robert R. Johnson	20 SBD-3
VS-8	LtCdr W. F. Rodee	15 SBD-3
VT-8	LtCdr J. C. Waldron	15 TBD-1
TASK FORCE 17		
Rear Admiral Franck F. Fletcher		
USS *Yorktown* (CV-5)		
Captain Elliott Buckmaster		
Commander Air Group : Lieutenant Commander Lance E. Massey		
VF-3	LtCdr J. S. Thach	6 F4F-4
VB-3	LtCdr M. F. Leslie	16 SBD-3
VT-3	LtCdr L. E. Massey	12 TBD-1

(a) : Armés d'une bombe de 500 kg.
(b) : 12 armés d'une bombe de 250 kg et de deux de 50 kg (comme l'avion du CAG) ; 4 d'une bombe de 500 kg.

◀ Eugene Lindsey est hissé à bord de l'USS *Enterprise* après son bain forcé du 28 mai. (US Navy)

▶ L'ordre de lancement avait été parfaitement rodé au cours d'exercices au large de Pearl Harbor. On voit ici un SBD-2 de la VS-6 précédant les TBD de la VT-6. (US NARA)

▶▶ Au moment du lancement, le pont de l'USS *Enterprise* est transformé en véritable ruche. Les SBD de la VS-6 s'apprêtent à prendre l'air, et, dans le fond, les TBD attendent, moteur tournant, qu'on leur déplie les ailes. Étant donné que le départ des avions se faisait individuellement, il fallait de 30 à 45 minutes pour faire décoller toute une vague, en fonction du nombre d'appareils qui la composait. (US Navy)

[4] La VS-5 a pris la place de la VS-3, qui a accompagné l'USS *Saratoga* (CV-3) lors de son retour aux États-Unis pour y être réparé après la bataille de la mer de Corail.

En revanche, sur le *Hornet*, d'une manière inexplicable compte tenu de son expérience, Mitscher décide de lancer les chasseurs d'escorte en premier, suivis des SBD puis de la moitié des TBD. Une fois ceux-ci en l'air, il lance le reste des TBD. À 07h55, les appareils du *Hornet* se mettent en formation et, emboîtant le pas à Ring, filent plein ouest.
Si les Japonais privilégient les attaques groupées et synchronisées, chez les Américains, aussi curieux que cela puisse paraître, c'est plutôt chacun pour soi – chaque porte-avions étant considéré comme une entité tactique autonome. Non seulement il n'y aura aucune coordination entre les formations de l'*Enterprise* et du *Hornet*, mais, pour différentes raisons, l'attaque prononcée contre la *Kidô Butai* se résumera à l'engagement d'unités dispersées, arrivant au petit bonheur la chance, avec tous les aléas que cette méthode – ou plutôt absence de méthode – comporte.
Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que Gray (VF-6), arrivé au point de rendez-vous, ne trouve aucun autre appareil de l'*Enterprise*. Orbitant quelques minutes, il finit par apercevoir un groupe de TBD, qu'il prend pour ceux de la *Torpedo Six*. En réalité, ce ne sont pas les « siens », mais ceux de la *Torpedo Eight*. Immédiatement derrière, il repère une autre formation de TBD – ceux de la VT-6, mais comme il ne peut escorter les deux en même temps, il choisit de rester avec la première.
Pendant ce temps, le commandant de la TF 17, Fletcher, fait face à un terrible dilemme. Nimitz lui a parlé de quatre porte-avions, peut-être même cinq, et Spruance a lancé la majeure partie de son aviation à la chasse aux deux premiers. Frapper vite et fort présente toujours un avantage certain dans une bataille… à condition que de nouveaux assaillants ne se présentent pas par la suite quand on n'a plus rien à leur opposer.
Fletcher aimerait attendre le dernier moment pour lancer ses avions. Toutefois, il n'ignore pas qu'il a été lui-même repéré par l'hydravion qui est en train de jouer au chat et à la souris avec ses F4F quelque part dans les nuages. Patienter jusqu'à recevoir un message de ses propres avions de reconnaissance ou des PBY de Midway lui fait courir le risque d'être surpris avec tous ses appareils sur le pont. Il convoque une réunion d'urgence avec le « pacha » du *Yorktown*, son CAG et ses chefs d'escadrille, au cours de laquelle il les informe que, à 08h38, il lancera une vague limitée à 17 SBD de la VB-3, 12 TBD de la VT-3 et 6 F4F de la VF-3, conservant le reste (en particulier les 17 SBD de la VS-5 [4], au grand dam de leurs équipages) par précaution.
Massey reçoit l'autorisation d'utiliser la procédure d'assemblage accélérée, telle qu'elle avait été expérimentée lors des raids contre Lae et Salamaua en avril dernier. Les premiers à décoller sont les SBD de Leslie, qui orbitent 12 minutes avant de prendre leur cap à 5 000 m d'altitude. Suivent les TBD de Massey, qui filent directement à la vitesse de croisière de 180 km/h ; avec ce handicap et leur vitesse de croisière supérieure (230 km/h), les Dauntless devraient rattraper

▶ La série : L'USS *Hornet* vire pour se mettre face au vent et lancer sa patrouille de couverture de la VF-8. (US Navy)

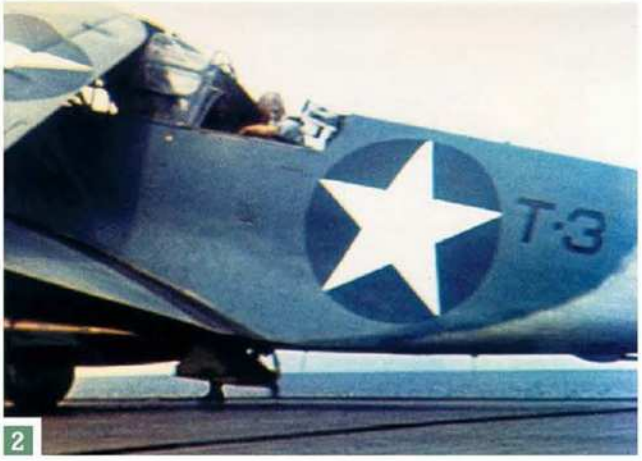
les torpilleurs un peu avant l'attaque. Enfin, les F4F ferment la marche à la vitesse de croisière économique de 250 km/h ; Thach estime le rayon d'action du Wildcat à 175 nautiques à cette vitesse, ce qui devrait laisser suffisamment de carburant pour un combat aérien et rentrer à la maison – si les porte-avions japonais se trouvent bien à une distance de 150 nautiques. Cette procédure, qui ne va pas sans comporter certains risques, puisque son succès repose sur les capacités de navigation des chefs d'escadrille, offre les meilleures chances d'exécuter une attaque coordonnée.
À 09h06, le *Yorktown* n'est plus qu'un petit point à l'horizon dans le rétroviseur des derniers F4F.

KIDÔ BUTAI : 08H55-09H10
PRÉPARATION DE LA VAGUE D'ASSAUT

À 08h55, profitant d'un moment d'accalmie, Nagumo informe Yamamoto de la situation : « ENNEMI SE COMPOSE DE 1 PORTE-AVIONS, 5 CROISEURS ET 5 DESTROYERS REPÉRÉS À 0800 PAR GISEMENT 10°, DISTANCE 240 NAUTIQUES DE MIDWAY. FAISONS ROUTE SUR LUI. » Ce communiqué pour le moins lapidaire et incomplet n'apprend rien au commandant en chef de la Flotte combinée, informé par l'interception des messages du *Tone* 4, et surtout pas quelles sont ses intentions précises ni où en est l'état des défenses de Midway.
L'historien Jonathan B. Parshall n'est pas tendre avec Yamamoto : « Il est à peine croyable que la présence inattendue d'un porte-avions américain n'ait pas perturbé Yamamoto et son état-major plus que ça. [...] Son attitude en tant que commandant en chef frisait l'apathie – un contraste saisissant avec l'autorité énergique dont il avait fait preuve deux mois plus tôt. »

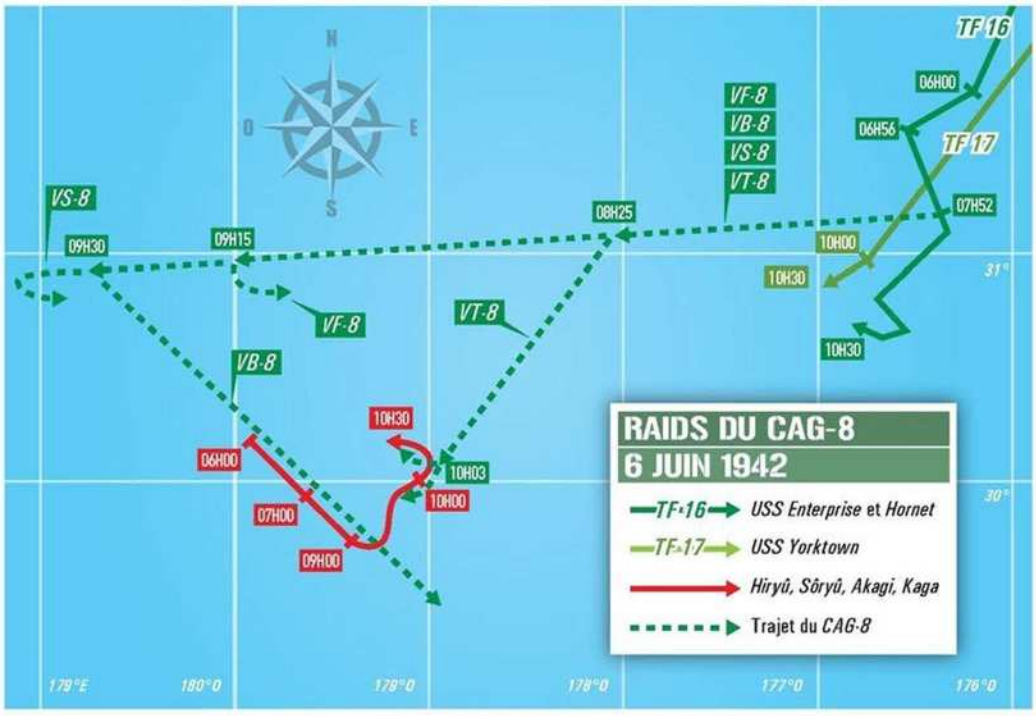
▲ Au tour de la vague d'assaut, avec les F4F de la *Fighting Eight* en premier, suivis par les SBD de la *Bomber Eight*. Juste derrière, ce seront ceux de la *Scouting Eight* et, enfin, les TBD de la *Torpedo Eight*. (US Navy)

Il faut quand même rappeler que l'opération « AF » a été montée dans le but principal d'anéantir la flotte américaine du Pacifique ; l'absence des porte-avions ne ferait que renouveler le scénario de Pearl Harbor et priverait la Marine impériale de « la » rencontre décisive qu'elle appelle de tous ses vœux. Ensuite, Yamamoto n'a peut-être jamais été aussi affirmatif que Nagumo quant à la non-présence des « toits plats » américains dans le secteur de Midway.



Son « apathie » n'est peut-être que le signe d'une grande confiance dans la capacité de la *Kidô Butai* à liquider cette menace.
À 09h10, tous les avions de la première vague ont apponté, sauf ceux qui, trop endommagés, ont amerri près des navires de soutien, probablement afin d'éviter toute complication pour les opérations à venir s'ils s'écrasaient sur le pont de leur porte-avions.

Depuis déjà un long moment, la priorité de Nagumo et de Fuchida est de savoir à quelle heure la vague d'assaut pourra être lancée contre le ou les porte-avions américains. Les sources étant contradictoires, il est extrêmement difficile de dresser une situation de l'armement des Type 97. Entre l'ordre de remplacer les torpilles par des bombes (07h15) et celui de suspendre l'opération (07h45), il s'est écoulé 30 minutes. Le consensus est qu'une section (6 avions sur l'*Akagi* et 9 sur le *Kaga*) a « pu » être rééquipée en bombes terrestres. En revanche, rien ne permet de savoir comment les armuriers ont réagi au dernier ordre plutôt vague de Nagumo : simple suspension de l'opération ou remise en place des torpilles.
Dans l'hypothèse d'un *statu quo*, il resterait 11 Type 97 équipés d'une torpille sur l'*Akagi* et 16 sur le *Kaga*, ainsi que 34 Type 99 sur les *Hiryû* et *Sôryû* très probablement réarmés en bombes antinavires – une armada tout à fait capable d'infliger des coups mortels aux porte-avions américains. Dans le cas où les armuriers ont compris qu'ils devaient remonter les torpilles, à 09h10, tous les Type 97 ont pu être réarmés. Bref, quelle que soit la configuration de la vague d'assaut qu'elle peut lancer, la *Kidô Butai* est en ordre de bataille et constitue une menace plus que sérieuse pour Spruance et Fletcher.



1 Le pont de l'USS *Hornet* à quelques minutes du lancement. On note les deux F4F de la VF-8, dont un moteur coupé, ainsi que les SBD juste derrière ; on compte une vingtaine de ces derniers, ce qui laisse supposer qu'il ne s'agit que de ceux de la VB-8, et que les appareils de la VS-8 et les TBD de la VT-8 sont encore dans les hangars. (US NARA)

2 à **4** Sur ces images extraites d'un film tourné en couleur sur l'USS *Hornet*, on aperçoit successivement les TBD-1 « T8-3 » et « T8-5 » de la VT-8, affectés respectivement aux *Ensign* William R. Evans Jr. et *Aviation Radioman 3rd class* George A. Field, et *Lieutenant (jg)* Jeff D. Woodson et *Radioman 3rd class* Otway D. Creasy Jr. On note avec intérêt que les ailes n'étaient dépliées qu'au tout dernier moment, au point fixe. (US NARA)

5 Le « T8-11 » des *Lieutenant (jg)* George M. Campbell et *Aviation Radioman 2nd class* Ronald J. Fisher, qui connaîtra le même sort tragique que tous les autres appareils de la *Torpedo Eight*. (Collection M. E. Horan)

4

5

▲ La VF-3 est même la vedette d'un film tourné par les reporters de la Navy. La légende officielle de la photo donne la date du 5 mai 1942 ; on note que les marques de nationalité comportent toujours un disque rouge dans les cocardes et les bandes rouge et blanc sur le gouvernail. Le « 2 » est l'appareil du *Lieutenant (jg)* William S. Wollen, qui est fréquemment l'ailier de Thach. (US NARA)

▲▲ De retour à Hawaii après avoir escorté l'USS *Hornet* pour le raid de Doolittle, le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la *Fighting Three*, profite d'un court répit pour inculquer à ses pilotes la meilleure manière de combattre les maudits Zéro japonais. (US NARA)

◀ En attendant de rejoindre l'USS *Yorktown*, la VF-3 stationne aussi à Kaneohe. On voit ici les F4F-4 « 5 », BuAer 5167, et « 10 », BuAer 5149, à bord duquel le *Lieutenant (jg)* Arthur J. Brassfield revendiquera 4 victoires le 4 juin 1942. (US Navy)

Cependant, deux éléments retardent l'envoi de la vague d'assaut : c'est, d'abord, le manque d'informations à propos de la position exacte de l'escadre américaine (les messages du *Tone* 4 sont considérés comme plus ou moins fantaisistes, et le Type 2 parti du *Sôryû* n'a toujours pas donné signe de vie) et, ensuite, la possibilité de la faire escorter. Nagumo et Fuchida ont vu la manière dont les avions venus de Midway sans protection de chasse ont été massacrés par les Zéro de la couverture. Or, à 09h10, pas moins de 30 chasseurs patrouillent autour de la *Kidô Butai* alors qu'il ne se passe rien depuis… 08h20. L'urgence est de les faire apponter pour les ravitailler avant de les envoyer escorter la vague d'assaut ; d'ailleurs 12 se posent entre 09h10 et 09h18.

La raison de cette inflation inutile incombe à l'absence de radar sur les porte-avions japonais. Faute de pouvoir être informés à l'avance de l'arrivée de formations ennemies, les contrôleurs ont tendance à faire décoller plus de chasseurs qu'ils n'en ont vraiment besoin. Comme, par ailleurs, les communications radio sont médiocres, que les pilotes de chasse sont peu disciplinés et saturent l'unique fréquence disponible en bavardages inutiles, le contrôle aérien s'avère incapable d'optimiser ses ressources dans ce domaine – ni même de les diriger, comme on le verra plus loin.

Néanmoins, vu l'état d'armement ou de réarmement de la vague d'assaut, il reste difficile à comprendre pourquoi le rapport de Nagumo et les mémoires de Fuchida mentionnent que la 1re Division ne sera prête à lancer qu'à 10h30 et la 2e Division entre 10h30 et 11h00. Toutefois, ces écrits postérieurs à la bataille ont peut-être tenu compte des quelques éléments perturbateurs qui sont intervenus peu après 09h10.

Car, évidemment, en cas de raid aérien, il est impossible de faire décoller les appareils. Pour ce faire, les porte-avions doivent naviguer en ligne droite face au vent pendant le temps nécessaire au départ de toute la vague, ce qui peut demander une dizaine de minutes (7 minutes pour le lancement de celle de Tomonaga le matin même). Or, sous la menace, ceux-ci se livrent à des manœuvres parfois violentes à la vitesse de 30 ou 32 nœuds ; la seule chose à faire est de garder les appareils dans les hangars, soigneusement arrimés. Pendant la bataille de la mer de Corail, un avion se trouvant sur le pont était ainsi passé par--dessus bord, entraînant un marin avec lui.

C'est encore une procédure qui différencie la Marine impériale de l'US Navy. En cas d'attaque aérienne, les Japonais font le vide autour des porte-avions, retirant croiseurs et cuirassés au-delà d'un rayon de 8 à 10 km, de manière à les laisser manœuvrer sans risque de collision. À l'inverse, les Américains resserrent le cercle des navires de soutien autour des leurs afin de faire jouer la concentration de l'artillerie antiaérienne. Après Midway, les Japonais copieront cette tactique.

▼ Mercredi 3 juin 1942, 07h55 : la dernière image que les marins de l'USS *Hornet* garderont des quinze équipages de la VT-8, alors qu'ils se dirigent vers leur tragique destin, sous le commandement de John Waldron. (Collection M. E. Horan)

KIDÔ BUTAI : 09H10-09H35
L'ATTAQUE DE LA *TORPEDO EIGHT*

À 09h18, les vigies signalent la venue d'une nouvelle formation ennemie par travers bâbord, amenant les porte-avions à virer pour présenter leur poupe aux arrivants – la procédure habituelle lors d'une attaque à la torpille.

Cette formation, c'est la *Torpedo Eight* de Waldron. Pour comprendre pourquoi elle se retrouve à frapper la première, il faut remonter un peu en arrière. On se souvient que la détermination de la route à suivre donne lieu à un briefing agité à bord du *Hornet*, quelques minutes avant le décollage. Stanhope Ring, en tant que CAG, impose un cap au 265, soit pratiquement plein ouest, et embarque toute la vague du *Hornet* derrière lui – de force, pourrait-on dire, en ce qui concerne la VT-8. Car son impétueux commandant, John Waldron, qui se proclame descendant d'un authentique chef Cherokee [5] dont il dit avoir hérité l'intuition, manifeste son désaccord lors de cette réunion. En sortant de la passerelle du « pacha », il prend à part l'officier de navigation de l'escadrille, l'*Ensign* George H. Gay, pour lui glisser dans le creux de l'oreille qu'il est absolument certain que les Japonais sont là où personne ne les cherche et que lui va les trouver : « Suivez-moi de près, je vais vous amener droit dessus, lui dit-il. Si quelque chose m'arrive, les gars pourront compter sur vous pour rentrer. »

Plus le temps passe, plus Waldron piaffe d'impatience, à mesure que le CAG s'éloigne de minute en minute de l'escadre japonaise. N'y tenant plus, vers 08h25, il lance à la radio : « Vous allez dans la mauvaise direction. » Ring est furieux – doublement : d'une part, parce que Waldron a rompu le silence radio, et d'autre part, parce qu'il met en question son commandement ouvertement devant tous ses hommes. « C'est moi qui commande. Vous volez avec nous ! », lui balance-t-il pour toute réponse. Waldron n'est pas du genre à se laisser intimider ; il insiste : « Moi, je sais où se trouve cette foutue flotte japonaise. » Ring est hors de lui : « Vous volez avec nous ! C'est moi qui commande. Vous volez avec nous ! » Un long silence s'installe, avant que Waldron n'ouvre à nouveau sa radio : « Allez vous faire voir ! Je sais où ils sont et je vais les trouver. » À 08h26, Waldron bascule son avion sur la gauche et quitte la formation, suivi par la totalité de ses hommes ; la VT-8 met cap au 246 et s'éloigne vers son destin.

[5] Ou Oglala, on ne sait pas trop.

Contrairement à tous les autres messages radio de la bataille, ce dialogue ne fera jamais l'objet d'une retranscription officielle. L'ARM3c Leroy Quillen, radio-mitrailleur à la VB-8, écrira un rapport sur les conversations qu'il a captées en provenance de la VT-8 – mais il commence bien après ce qu'il faut bien appeler la mutinerie de Waldron. Les échanges aigres-doux entre Waldron et son CAG seront reconstitués d'après le témoignage des survivants de la vague du *Hornet*, longtemps après la guerre.

La *Torpedo Eight* n'est pas la seule à se détacher de la formation. En effet, Jim Gray, à la tête de la *Fighting Six*, qui croit toujours que les torpilleurs qu'il escorte sont ceux de l'*Enterprise*, suit tout naturellement la manœuvre, pensant que les gars savent ce qu'ils font. Malheureusement pour Waldron et ses hommes, il les perd de vue au moment où ils passent à l'attaque en traversant une masse nuageuse. Opérant sur une fréquence radio différente des avions du *Hornet*, les chasseurs de l'*Enterprise* n'entendront jamais les appels au secours des torpilleurs et les laisseront se faire massacrer par les Zéro sans se douter un seul instant du drame qui se déroule 6 000 m plus bas.

À 09h10, l'un des pilotes crie à la radio : « Ils sont là, à une heure, *Skipper*. » Waldron vient de tomber pile sur l'escadre japonaise, ainsi qu'il l'a prédit, « comme s'il avait été relié à elle par un fil à plomb », dira l'*Ensign* Gay par la suite. Sortant des nuages, il aperçoit trois porte-avions ; ce sont les *Akagi*, *Kaga* et *Sôryû*, qu'il identifie d'ailleurs parfaitement. Il appelle Ring pour lui signaler qu'il passe à l'attaque, mais n'obtiendra pas de réponse. Waldron divise ses forces en deux éléments, le premier formé de deux sections de quatre appareils et le second de trois sections, deux de deux avions et une de trois ; Gay évolue en queue de la formation. Le *Skipper* plonge depuis 4 800 m. À la vitesse de 180 km/h, il va lui falloir près d'un quart d'heure pour se mettre en position de lancer sa torpille à 50 m au-dessus de l'eau – une éternité !

Bourdonnant comme un essaim de guêpes, pas moins de 21 Zéro se précipitent sur les malheureux torpilleurs qui semblent accrochés au bout de leur hélice. Comme à leur habitude, ils se concentrent sur le leader. Toutefois, selon Quillen, qui écoute le drame qui se déroule à une centaine de kilomètres de lui, Waldron n'est pas abattu le premier, puisqu'il l'entend dire : « *"Il y a deux chasseurs au bain"*, puis il a ajouté : *"Mes deux ailiers viennent de tomber."* » La VT-8 vise l'*Akagi*, qui se trouve alors le plus au sud, mais ayant fait demi-tour et naviguant plein ouest, le porte-avions présente une cible difficile, alors Waldron se rabat sur le *Sôryû*, qui zigzague pour faire face aux torpilleurs. Transpercés par les balles, déchiquetés par les obus de 20 mm des chasseurs, les TBD tombent les uns après les autres, bientôt il n'en reste plus que trois.

Gay est blessé au bras, et son mitrailleur, l'*Aviation Radioman 3rd class* Robert K. Huntington, est mortellement blessé par la rafale d'un Zéro. Avec ses deux compagnons d'infortune, Gay aborde le *Sôryû* par son flanc tribord. La DCA est intense mais imprécise. Gay évite l'attaque d'un Zéro, et, quand il se retourne, il constate que ses deux équipiers ont disparu. À 1 000 m de sa cible, il remonte jusqu'à 30 m et ramène les gaz à 150 km/h pour lancer. Après avoir redressé pour passer au-dessus du pont du « toit plat », sur lequel il remarque plusieurs chasseurs en train d'être ravitaillés, il pique à nouveau au ras des flots pour trouver une ouverture dans le cercle défensif. Mais les Japonais ne l'entendent pas de cette oreille. À 09h33, l'*Akagi* vient de faire décoller cinq nouveaux Zéro commandés par le lieutenant de vaisseau Shirane Ayao. En quelques instants, ceux-ci se placent dans le sillage du dernier TBD de la VT-8. Une rafale détruit une bonne partie de ses gouvernes, et la chute est inéluctable. Gay réussit à maintenir le nez cabré au moment de l'impact.

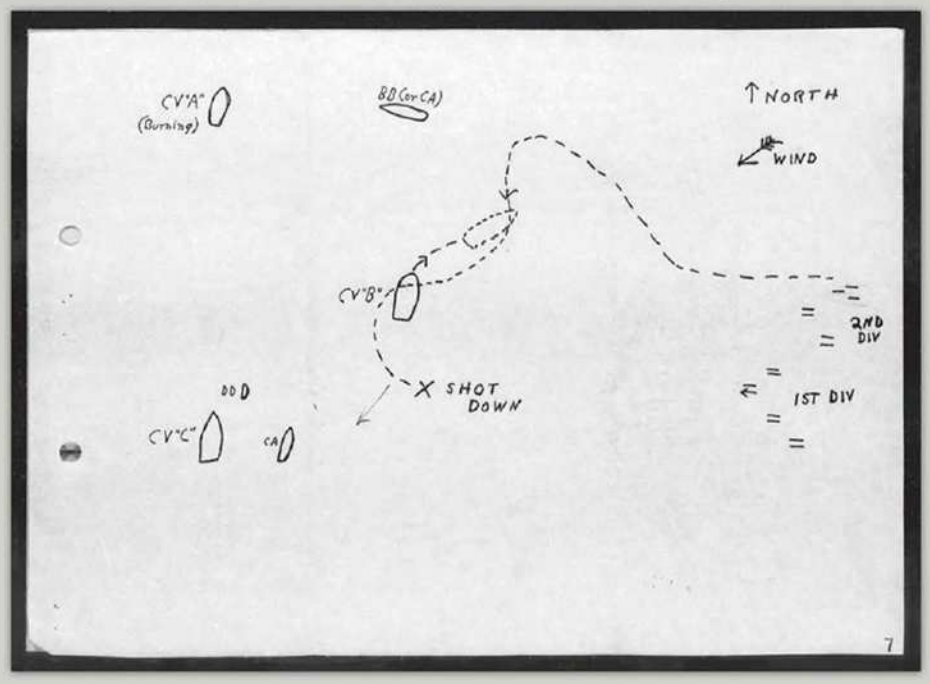
▲ À droite, John Waldron, *Skipper* de la *Torpedo Eight*, grande gueule, leader charismatique et prêt à risquer la cour martiale pour mutinerie juste pour trouver « cette foutue flotte japonaise ». Ses pilotes le suivront tous comme un seul homme jusqu'en enfer. À gauche, son mitrailleur, l'*Airman Chief Radioman* Horace F. Dobbs. (Collection M. E. Horan)

◢ Le pont de l'USS *Enterprise* encombré par les F4F-3 de la VF-6 au retour du raid sur les îles Marcus, en mars 1942. (US NARA)

◤ Page de gauche : Les pilotes de la *Torpedo Eight* photographiés sur le pont de l'USS *Hornet*. Le lecteur voudra bien excuser la piètre qualité des images en couleur, mais leur intérêt historique nous a paru primer sur toute autre considération. Debout, de gauche à droite : *Lieutenant (jg)* E. L. Fayle, *Lieutenant Commander* John C. Waldron (commandant la VT-8), *Lieutenant* Raymond A. Moore, *Ensign* Ulvert M. Moore, *Ensign* William R. Evans Jr., *Lieutenant* James C. Owens Jr. et *Ensign* Harold J. Ellison. Accroupis, de gauche à droite : *Ensign* George H. Gay, *Ensign* William W. Abercrombie, *Ensign* Henry R. Kenyon Jr., *Lieutenant (jg)* George M. Campbell, *Lieutenant (jg)* Jeff D. Woodson, *Ensign* William W. Creamer et *Aviation Pilot 1st class* Robert B. Miles. Il y a un absent sur la photo (peut-être celui qui la prend), l'*Ensign* Grant « W ». Teats. En dehors de Fayle, transféré au *Saratoga* juste avant la bataille († 24.08.42 à Guadalcanal), et de Gay, tous les autres seront portés disparus. (Collection M. E. Horan)

TÉMOIN AUX PREMIÈRES LOGES
ENSIGN GEORGE H. GAY

L'*Ensign* George H. Gay (USNR) pilote le dernier TBD-1 (« 14 », BuAer 1518) de la dernière section de la *Torpedo Eight*. Son radio-mitrailleur est l'*Aviation Radioman 3rd class* Robert K. Huntington (†).
Gay est le seul survivant des 30 hommes de son escadrille. Le *Captain* R. A. Ofstie, officier de renseignements de la flotte du Pacifique, a recueilli son rapport alors que Gay se trouvait à l'hôpital naval de Pearl Harbor, trois jours après les événements.
En approchant de la cible, la disposition de l'ennemi a été notée comme sur le diagramme joint. Le commandant d'escadrille s'est dirigé directement sur le porte-avions le plus au sud (marqué « C » sur le diagramme), jusqu'à ce qu'il observe des obus de DCA éclater à courte distance devant lui. L'escadrille a alors changé de cap vers le porte-avions central (marqué « B »), et des chasseurs japonais Zéro ont commencé leur attaque depuis une distance de 16 000 m environ. Ils ont effectué une succession de piqués, visant en priorité le leader. Le commandant d'escadrille (Lt.Cdr. Waldron) a été abattu très tôt au cours de l'engagement, et d'autres ont suivi dans un laps de temps très court. En approchant de la cible, le mitrailleur de Gay lui a signalé qu'il avait été blessé.
L'approche s'est faite de l'est sur la proue du porte-avions « B ». Gay a noté que le navire était en train de virer dans sa direction, et il a dû dévier sa trajectoire vers le nord pour revenir sur l'autre bord et a lancé sa torpille à environ 800 m. Il a ensuite redressé par-dessus la proue du porte-avions et a viré brutalement dans son sillage. Les canons antiaériens lourds ne l'ont pas touché. Il a été abattu par un chasseur Zéro peu après avoir dépassé la poupe. Un obus explosif (probablement de 20 mm) a emporté le côté gauche de son palonnier, le brûlant superficiellement à la jambe gauche, il a reçu une balle (probablement de 7,7 mm) dans le bras gauche, et un éclat est venu se loger dans la main gauche. Il a réussi à effectuer un assez bon amerrissage, bien que l'aile droite se soit rompue à l'impact. Ceci s'est passé à environ 11h00 locales.
L'avion s'est rapidement enfoncé après l'amerrissage, ne laissant que l'empennage hors de l'eau. Gay n'a pas pu sortir son radio avant que l'avion finisse par être englouti.
Le sac contenant le canot pneumatique flottait librement, avec le coussin noir de la soute. Le pilote a gonflé son gilet, s'est accroché au sac et s'est caché sous le coussin pour éviter d'être repéré par les Japs. Plusieurs navires ennemis sont ensuite passés très près de lui, et il a fait très attention à ne pas être vu.
Gay a observé que les porte-avions « A » et « C » étaient de la classe *Kaga* et le « B » légèrement plus petit. Le « A » était en feu. Le « C », protégé par un croiseur et un destroyer, faisait apponter des chasseurs Zéro. Il a noté que les approches se faisaient de loin et de très haut, en ligne droite et à de longs intervalles.
Peu de temps après, peut-être 10 à 20 minutes, nos bombardiers en piqué sont arrivés et ont « plombé » les porte-avions « B » et « C ». Gay a eu l'impression qu'un certain nombre de nos pilotes n'utilisaient pas leurs freins de piqué, pour preuve leur vitesse très élevée en piqué et lors de leur manœuvre de dégagement. Les porte-avions ont immédiatement commencé à manœuvrer dans toutes les directions. Des coups au but sur les bâtiments « B » et « C » ont déclenché de violents incendies, avec une épaisse fumée montant très haut au-dessus des navires, avec des flammes au sommet entretenues par de nouvelles explosions internes. Après la fin de l'attaque, le porte-avions « C » a continué à brûler très fort, les incendies se propageant graduellement sur toute la longueur du navire, sauf sur une petite surface de la poupe.
Un peu plus tard dans l'après-midi, un croiseur a apparemment essayé d'accoster le long du porte-avions, mais n'a pas semblé y parvenir. Il s'est alors tenu à l'écart et a ouvert le feu, probablement sur le porte-avions. Plus tard, avant la nuit, un destroyer a réussi à accoster, probablement pour recueillir l'équipage.

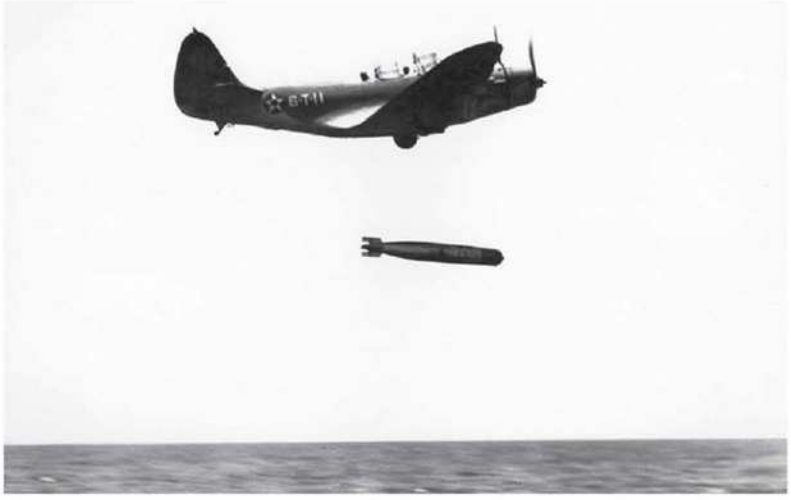


Pendant cette période, des avions volaient en rond, cherchant manifestement à apponter. Ils disparaissaient pendant un court moment puis revenaient. Aucune indication de ce qu'il leur est arrivé.
Juste avant la nuit, toujours à proximité des navires japonais, l'*Ensign* Gay a gonflé son canot. Pendant la nuit, il a observé plusieurs halos de lumière vers le nord qu'il a pensé être des projecteurs des navires de soutien à la recherche de naufragés. Peu avant l'aube, il a entendu trois énormes explosions en rapide succession (charges de démolition ?).
Le lendemain matin, l'un de nos avions en patrouille l'a survolé. Apercevant son canot, il lui a fait signe et a poursuivi sa mission. Il est revenu par la suite, a amerri et a recueilli Gay. Le pilote du patrouilleur a déclaré qu'il n'avait vu aucun navire pendant sa mission, ni de canots jaunes [donc américains – NDA], à l'exception de celui de Gay. Cependant, l'océan était jonché de canots noirs nippons, probablement ceux utilisés par les Japonais quand ils ont abandonné leurs navires. Il y avait aussi beaucoup de débris et de mazout flottant à la surface.

◤ Grâce à une agréable compagnie, l'*Ensign* George H. Gay semble se remettre plutôt bien de son étonnante aventure. On note sur ses genoux l'édition spéciale du *Honolulu Star Bulletin*, titrant : « Les Japonais écrasés à Midway ».
(DR)

▲ George Gay reçoit la visite de l'*Admiral* Chester W. Nimitz à l'hôpital. Il sera décoré de la *Navy Cross*, la *Purple Heart* et même l'*Air Medal*.
(DR)

◀ Le diagramme réalisé par George Gay. Le porte-avions « B », celui attaqué par la VT-8, est le *Sôryû*, le « A » est le *Kaga* et le « C » est l'*Akagi*. Le navire noté « BB ou CA » (cuirassé ou croiseur lourd) est le *Haruna* ou le *Kirishima*, et le « CA » proche de l'*Akagi* est le *Tone* ou le *Chikuma*.



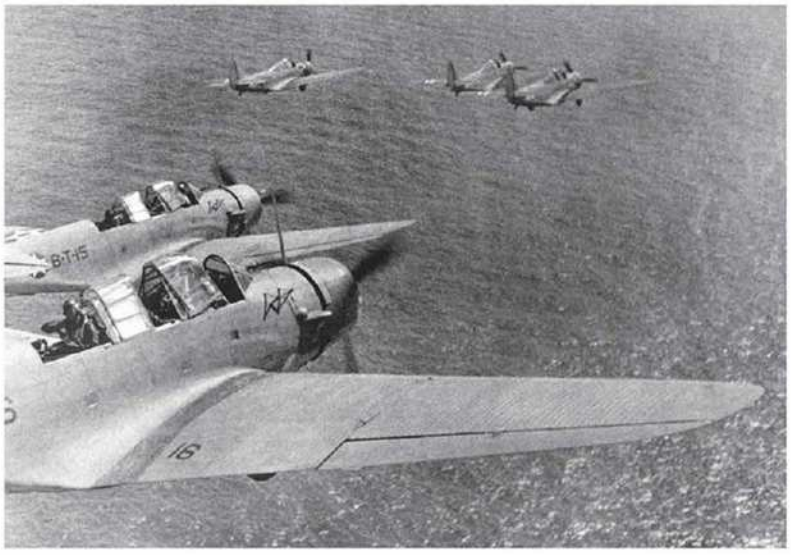
◥ Un TBD-1 de la VT-6 largue une torpille à l'entraînement, fin 1941.
(Naval Aviation Museum)

▶ Des TBD-1 de la VT-6 à l'exercice.
(US NARA)

« Tex » Gay est l'unique survivant des trente membres de la *Torpedo Eight*.
Pendant ce temps, Jim Gray tourne en rond à 6 600 m, à 15 nautiques de l'escadre japonaise, dont il aperçoit deux porte-avions à chaque trouée dans les nuages, en se demandant où les torpilleurs ont bien pu passer ! Il appelle McClusky à plusieurs reprises, mais n'obtient pas de réponse. Comme ses F4F ont encore une bonne réserve de carburant, la seule chose intelligente qui lui reste à faire, c'est d'attendre. Ce qui le surprendra le plus, c'est que pendant les 45 minutes qu'il passera à orbiter au-dessus de la *Kidô Butai*, aucun chasseur ennemi ne montera à sa rencontre.
C'est assurément la principale faille dans le système de défense japonais : tous les Zéro se bousculent à basse altitude pour massacrer les malheureux torpilleurs, et personne ne se soucie de maintenir une couverture haute, d'autant plus indispensable que les longs nuages épars vers 6 000 m peuvent masquer l'arrivée de formations américaines, que l'absence de radar ne permet pas de détecter autrement qu'en visuel.

KIDÔ BUTAI : 09H30-10H15
L'ATTAQUE DE LA *TORPEDO SIX*

L'irruption des torpilleurs américains a bousculé la belle ordonnance de la *Kidô Butai*. Les deux divisions de porte-avions naviguent désormais plein ouest et à une grande distance l'une de l'autre. Chahutés dans les hangars par les manœuvres erratiques, les armuriers et mécaniciens ont cessé tout travail sur les avions, et ils sont dans l'incapacité de les faire monter sur le pont tant que le bâtiment ne sera pas stabilisé.
Nagumo ne le sait pas encore, mais il est désormais trop tard. Il a laissé passer sa chance, sa « fenêtre » de lancement vient de se refermer. Il ne pourra jamais envoyer sa vague d'assaut sur les *Task Forces*, sur lesquelles, d'ailleurs, il ne sait toujours pas grand-chose. À 09h35, le *Tone* 4 demande la permission de revenir, craignant pour son essence ; ce qui lui est refusé.



Peu après, le *Chikuma* catapulte un autre Type 0 – trop tard, beaucoup trop tard.

À 09h38, les vigies signalent l'arrivée d'une nouvelle vague d'avions américains par le sud. Se présentant à basse altitude, ils sont repérés à près de 50 km de distance de l'*Akagi* [6].

Les TBD de *Torpedo Six*, conduits par le *Lieutenant Commander* Eugene E. Lindsey, ont suivi une route parallèle à celle de Waldron, mais, volant plus à l'est, ils ont dépassé l'escadre japonaise et reviennent par le sud ; à quelques minutes près, Waldron et Lindsey auraient pu exécuter une manœuvre en tenaille. Préoccupé par l'absence de l'escorte promise, Lindsey aperçoit de la fumée sur sa droite à 09h30. Selon les dires d'un survivant :

« La flotte japonaise était très dispersée, et trois porte-avions semblaient occuper le centre du dispositif. L'écran extérieur occupait un cercle de 25 km et se composait de croiseurs légers. L'écran intérieur occupait un cercle de 12 km et se composait de croiseurs lourds et de quelques cuirassés. Des destroyers accompagnaient chaque porte-avions et étaient également présents dans les écrans. Les porte-avions et leurs destroyers d'accompagnement manœuvraient de manière indépendante à haute vitesse, alors que les navires des écrans maintenaient leur position relative et filaient moins vite. »

Lindsey tente d'entrer en contact avec McClusky, mais sans succès. Les communications radio ne semblent décidément pas le point fort de la Navy ce matin-là. N'ayant plus de carburant à gaspiller, Lindsey décide de passer à l'attaque sans tarder. Il divise son escadrille en deux groupes de sept appareils chacun. À la tête du premier groupe, Lindsey choisit le porte-avions le plus proche, le *Kaga*, tandis que le *Lieutenant* Art V. Ely, à la tête du second, continue tout droit. Cependant, le *Kaga* oblique vers le nord-ouest, présentant sa poupe à Ely et contraignant Lindsey à imiter sa manœuvre pour tenter de le rattraper par le travers bâbord ; en raison du différentiel de vitesse relativement faible (32 nœuds pour le porte-avions, 100 pour les TBD), Lindsey va sérieusement « ramer » pour parvenir à le coiffer au milieu des évolutions continuelles du bâtiment.

Les Zéro mettent un long moment à réagir, mais rameutés de l'est et du nord-est par les salves tirées par le *Tone* en direction des intrus, ils fondent sur leurs proies et, en premier, sur le groupe d'Ely. Les TBD cherchent à gagner un peu de vitesse en piquant vers les vagues, mais les chasseurs japonais coordonnent leurs passes d'une manière froide et efficace, prenant systématiquement les torpilleurs en ciseaux. Dès qu'un Zéro a attiré le feu d'un mitrailleur, il cède sa place à un équipier qui attaque sous un autre angle. Ils assurent leur visée avec les mitrailleuses de 7,7 et, quand ils notent des coups au but, déclenchent leurs canons de 20. Le souci des pilotes japonais est avant tout d'économiser leurs obus : ils ne disposent que de 60 projectiles pour chacun de leurs deux canons de 20 mm ; dame ! avec environ 8 secondes de tir, il ne faut pas être tétanisé sur la détente. Or, contre les avions américains, les balles de 7,7 mm sont inefficaces, rendant l'emploi des canons indispensables.

En quelques minutes, cinq appareils de la section d'Ely sont descendus, y compris Ely lui-même. Les deux survivants, pilotés par les *Chief Machinist* Stephen B. Smith et *Machinist* A. W. Winchell, réussissent à lancer leur torpille et à se dégager de cet enfer. Le capitaine du *Kaga* évite habilement les « poissons », mais offre son meilleur profil à Lindsey. Celui-ci est également harcelé par une nuée de Zéro, mais ils semblent à court d'obus, et les balles ne font que déchirer la toile du fuselage et des ailes, sans toucher d'organes vitaux. Il appelle désespérément Gray à sa rescousse, mais il ne reçoit aucune réponse. L'*Aviation Radioman 1st class* William C. Humphrey Jr., mitrailleur du *Lieutenant (jg)* Robert E. Laub, réussit à descendre le Zéro du matelot breveté Sano Shinpei de l'*Akagi*, mais cette réussite isolée est bien insuffisante pour empêcher le carnage, surtout que surgissent neuf Zéro qui viennent juste de quitter le *Kaga* : quatre TBD, dont celui de Lindsey, percutent la mer.

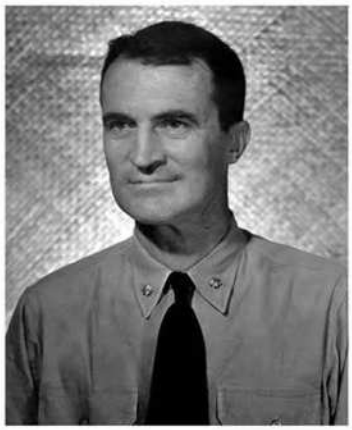
À 10h15, les cinq survivants de la *Torpedo Six*, éparpillés dans l'éther, quittent aussi vite qu'ils le peuvent ce pandémonium. Quatre parviendront à regagner leur porte-avions, mais celui de Winchell perd son essence par les nombreux trous pratiqués par les Japonais dans ses réservoirs. Cinquante kilomètres plus loin, le moteur s'arrête. Winchell et son radio-mitrailleur, l'*Aviation Radioman 3rd class* Douglas M. Cossitt, embarquent tout ce qu'ils peuvent dans le canot de sauvetage : trois gourdes d'eau, quatre boîtes de « singe », deux paquets de tablettes de lait malté et deux barres de chocolat. Ils sont bien inspirés, car ils dériveront... dix-sept jours avant d'être recueillis par un PBY.

Pendant ce temps, Jim Gray tourne toujours en rond, mais plus pour longtemps. Craignant pour son car-

◣ et ▼ Même si elles sont anachroniques, nous n'avons pas pu résister à publier ces deux photos des TBD-1 de la VT-6 prises sur l'USS *Enterprise* en septembre 1940, car elles montrent quelques-uns des appareils qui prendront part, deux ans plus tard, à la bataille de Midway. Derrière le « T6-16 », on peut distinguer le BuAer 1512, « T6-2 », dans lequel les *Lieutenant (jg)* Severin L. Rombach et *Aviation Radioman 2nd class* W. F. Glenn seront abattus le 4 juin 1942. En revanche, le BuAer 0318 (à côté du « T6-6 ») ne sera pas présent sur le porte-avions. Le « camouflage » très clinquant des appareils de l'US Navy de cette période est particulièrement bien mis en relief. (US Navy)

burant, il décide de rentrer à 09h52, après avoir envoyé un message à la TF 16, espérant par la même occasion qu'il puisse être capté par McClusky : « ICI GRAY. NOUS RENTRONS AU BATEAU À COURT DE CARBURANT. NOUS AVONS SURVOLÉ LA FLOTTE ENNEMIE. ILS N'ONT PAS DE PATROUILLE DE PROTECTION [7]. IL Y A SIX DESTROYERS, DEUX CUIRASSÉS ET DEUX PORTE-AVIONS. » Il est particulièrement le bienvenu, parce que, aussi étonnant que cela puisse paraître, Fletcher n'a reçu aucune autre information concernant l'escadre japonaise depuis le rapport d'Ady à... 05h34. Le renseignement et la communication ne marchent décidément pas fort des deux côtés !

Jusqu'à présent, en raison de la formation très étirée qu'a adoptée la *Kidô Butai* sous la pression des événements, aucun aviateur américain n'a aperçu les quatre porte-avions en même temps. Les seuls qui en ont vu trois – ceux de la VT-8 – ne rentreront pas pour le dire. Cela crée une sorte de flottement au sein de l'état-major de Fletcher, car la question qu'il se pose est évidemment : où sont les deux autres ?



▲ Stanhope Ring, CAG du *Hornet*, emmène les appareils des VS-8 et VB-8 dans la mauvaise direction, alors que son subordonné de la VT-8 Waldron accroche bel et bien les porte-avions japonais ! (US Navy)

◥ Le *Rear Admiral* Marc A. Mitscher paiera comptant les errements de ses officiers : Nimitz le relèvera de son commandement après la bataille. (US Navy)

AU MILIEU DE NULLE PART : 09H10-09H45
L'ODYSSÉE DE RING

N'est-ce pas justement pour répondre à cette angoissante question que Stanhope Ring a choisi d'opter pour le cap 265 et filer plein ouest, alors que tout le monde s'accordait à situer l'escadre japonaise au sud-ouest ? La logique qui a pu prévaloir à cette étonnante décision a peut-être été de penser que s'il manquait deux porte-avions à l'appel, c'est qu'ils naviguaient plus en retrait des deux premiers, soit beaucoup plus au nord-ouest. Sans vouloir mouiller Mitscher et en faire son instigateur, il est néanmoins évident qu'une telle disposition n'a pas pu être prise sans son accord.

L'échange musclé entre le CAG et Waldron a été suivi par une grande partie de la formation du *Hornet*, mais, comme l'expliquera plus tard l'un des pilotes : « Ce n'était pas notre problème. » La VF-8, qui utilise une fréquence différente (!), n'a pas compris les raisons de la manœuvre de Waldron, et son chef, le *Lieutenant Commander* Samuel G. Mitchell, a décidé de s'en tenir aux ordres donnés et donc de rester avec le gros de la formation. Mais, à 09h10, il doit faire face à un gros souci : la jauge. Les F4F sont parvenus à leur point de non-retour. Victimes de l'ordre anarchique de lancement de la vague du *Hornet*, les chasseurs doivent faire demi-tour, mais trop tard – ils finiront tous au bain ! Un pilote sera tué et un autre porté disparu...

À 09h20, les aviateurs des VB-8 et VS-8 commencent à se poser beaucoup de questions. Ils devraient être arrivés au point d'interception de l'escadre japonaise, et l'océan reste désespérément vide. Quelques minutes plus tard, tous reconnaissent la voix de Waldron quand il annonce qu'il attaque, puis suivent en direct le martyre de la *Torpedo Eight*. Un pesant silence s'installe brusquement.

Ring prend un véritable coup-de-poing dans la figure. Waldron avait raison sur toute la ligne ! Le CAG du *Hornet* semble groggy et incapable de prendre la moindre décision. Devant l'apathie de son chef, le *Lieutenant Commander* Robert R. Johnson, qui mène la *Bombing Eight*, prend l'initiative de rompre la formation sans en référer à Ring. Celui-ci brise le silence radio pour lui demander de revenir ; il n'aura pas de réponse. Johnson met le cap au sud, espérant au mieux tomber sur l'escadre japonaise, au pire gagner Midway, car il sait que ses avions n'ont plus assez de carburant pour revenir au *Hornet*. Cependant, il ignore que Nagumo a changé de cap à différentes reprises, et la VB-8 passera à l'ouest sans l'apercevoir. Johnson capte la radiobalise de l'*Enterprise*, mais ne reconnaissant pas le signal, qui a été changé sans qu'il en soit informé (!), il décide de se débarrasser des bombes et de rallier Midway. La DCA de l'île, qui n'attendait aucune visite, endommage trois appareils, tandis que trois autres, tombés en panne d'essence, amerrissent un peu au large ou dans le lagon ; les équipages seront tous recueillis sains et saufs.

Après le départ de Johnson, Ring envoie son ailier faire signe au commandant de la *Scouting Eight*, le *Lieutenant Commander* Walter F. Rodee, de rester avec lui. Celui-ci s'exécute, mais, à 09h45, il devient évident que ses réserves en carburant sont devenues insuffisantes pour poursuivre vers l'ouest. À son tour, la VS-8 rebrousse chemin. S'entêtant jusqu'au bout, Ring continuera encore quelques minutes seul, puis devra se résoudre à abandonner la mission.

Le pire est que la VS-8 a défilé à 25 nautiques au nord de la *Kidô Butai* qu'une dense masse nuageuse a dissimulée aux regards des aviateurs américains. Quelques pilotes ont bien aperçu des colonnes de fumée, mais ne parvenant pas à les situer avec exactitude, ils ont pensé qu'elles montaient de Midway.

Ainsi s'achève, dans la débandade la plus totale, le « vol vers nulle part ».

[6] Certes, l'acuité visuelle des guetteurs est sans doute supérieure à la moyenne, mais la VT-6 est repérée par les « piquets » (probablement le *Chikuma*) qui naviguent à une distance de 10 à 20 km du porte-avions.

[7] À l'étage, évidemment, mais au rez-de-chaussée les choses sont un peu différentes. Hélas, Gray, bien qu'ayant patrouillé pendant près de 50 minutes au-dessus de l'escadre japonaise, n'a absolument rien vu des combats qui se déroulaient 6 000 m plus bas.

UN RAPPORT FALSIFIÉ

Le cavalier seul de Stanhope Ring a non seulement privé la vague du *Hornet* d'une attaque coordonnée, mais surtout la Navy de deux escadrilles de bombardement en piqué et d'une escadrille de chasse à un moment critique de la bataille.

Sur les 60 appareils qui ont décollé du CV-8, 45 n'ont même pas aperçu l'ennemi, et le seul chef d'escadrille qui a mené ses hommes au combat aurait dû être traduit en cour martiale pour mutinerie... s'il était rentré vivant !
Entre le 4 juin à 08h26, au moment précis où Waldron se rend coupable d'un acte d'insubordination caractérisé, imité peu après par Mitchell, Johnson et Rodee, et le 13 juin, date à laquelle le *Rear Admiral* Marc A. Mitscher rédige son rapport à l'attention de l'amiral Nimitz, il a coulé beaucoup d'eau dans le Pacifique. La bataille de Midway s'est achevée sur un triomphe de l'US Navy, ce qui change les perspectives. Dans son rapport officiel, Mitscher s'arrangera donc pour évacuer la poussière sous le tapis :
« Le *Lieutenant Commander* Waldron, un officier particulièrement agressif, à la tête d'une escadrille très bien entraînée, a trouvé son objectif et l'a attaqué. Cette escadrille mérite les plus hauts honneurs pour avoir trouvé l'ennemi, effectué son attaque sans protection de chasse et sans bombardiers en piqué pour disperser le feu ennemi. »
Le rapport est manifestement tronqué, voire falsifié, mais que peut-il faire d'autre ? On ne traduit pas un héros en cour martiale pour mutinerie ! Et Mitscher a aussi besoin de se dédouaner à titre personnel.
Les chefs d'escadrille survivants sont priés de ne pas rédiger de rapport, comme le veut pourtant la procédure. L'omerta tombera sur la vague du *Hornet* pendant de longues années, jusqu'à ce que certains anciens soulagent leur conscience au crépuscule de leur vie.
Toutefois, Nimitz n'est pas dupe. Il relève Mitscher de son commandement dès la fin du mois de juin pour lui offrir le glorieux poste de commandant de la *PatWing* 2, une unité d'hydravions de patrouille maritime basée à Hawaii, avant de le nommer commandant de l'Aéronavale à... Nouméa en décembre. Mitscher reviendra progressivement en grâce, d'abord comme commandant de l'Air aux Salomon (il coordonnera la mission qui permettra de descendre Yamamoto le 18 avril 1943), puis comme commandant de la *Fast Carrier Task Force* en mars 1944, avec laquelle il s'illustrera brillamment à Truk, à Palau, sur les côtes de Nouvelle-Guinée et aux Marshall.
Stanhope Ring rejoindra Mitscher comme officier des opérations de la *PatWing* 2, mais il aura été auparavant décoré de la *Navy Cross* pour son action du 6 juin. Lui aussi se refera une virginité par la suite et connaîtra une belle fin de carrière.
Nimitz a donc manié la carotte et le bâton avec beaucoup d'habileté et de psychologie. Dans la Navy aussi, on lave son linge sale en famille !

▲ Le *Lieutenant Commander* Lance E. Massey, commandant la *Torpedo Three*, arborait fièrement la victoire qu'il avait obtenue contre un navire japonais qu'il avait torpillé au large de Kwajalein, le 1er février 1942. (US NARA)

▼ Un bombardier embarqué Type 97 ou 99 vient de décoller de l'*Akagi*. Son mitrailleur a pris ce saisissant cliché. (DR)

KIDÔ BUTAI : 10H00-10H40
L'ATTAQUE DE LA *TORPEDO THREE*

À 10h00, l'optimisme est toujours de rigueur sur la passerelle de l'*Akagi*. Pourquoi ne le serait-il pas ? Tous les assauts aériens ont été noyés dans un bain de sang, aucun bâtiment n'a été touché, et Nagumo n'attend qu'une « fenêtre » entre deux vagues américaines pour envoyer ses avions détruire l'escadre ennemie. C'est la teneur du message qu'il adresse à Yamamoto et à Kondô : « AVONS EFFECTUÉ RAID AÉRIEN SUR AF À 0630. AVONS ÉTÉ ATTAQUÉS PAR NOMBREUX AVIONS TERRESTRES À 0715. N'AVONS SUBI AUCUN DOMMAGE. À 0728 FORCE ENNEMIE COMPOSÉE DE 1 PORTE-AVIONS, 7 CROISEURS ET 5 DESTROYERS REPÉRÉS EN TO SHI RI 34, NAVIGUANT AU SUD-OUEST, VITESSE 20 NŒUDS. APRÈS LA DESTRUCTION DE CETTE FORCE, REPRENDRONS ATTAQUE SUR AF. NOTRE POSITION À 1000 EST HE E AA 00, CAP 030, VITESSE 24 NŒUDS. »
Après avoir navigué plein est de 08h55 à 09h17, puis plein ouest entre 09h38 et 09h51, la *Kidô Butai* met le cap au 030 (nord-nord-est), ce qui va compliquer son rendez-vous avec les avions du *Yorktown* qui, à cette heure, sont en train de la chercher beaucoup plus au sud-est.

À 10h00, le *Sôryû* navigue en tête de la *Kidô Butai* devant le *Hiryû*. Au moins 7 km derrière suivent le *Kaga* et, bord à bord, mais 5 km plus à l'est, l'*Akagi*. La Force mobile est ainsi étalée sur un axe général NE-SO, couvrant une superficie de quelque 200 km² (deux fois celle de Paris), quand se présentent de nouveaux torpilleurs.

Lancées séparément mais de manière astucieuse, les trois escadrilles du *Yorktown* font leur jonction à 09h45. La *Torpedo Three* (VT-3, Massey) vole à 450 m en échelon refusé à droite, suivie, 300 m plus haut, par deux F4F de la *Fighting Three* (VF-3) ; Thach et les trois autres F4F évoluent en « Thach Weave » 900 m au-dessus, tandis que la *Bombing Three* (VB-3, Leslie), à 5 000 m, zigzague également pour rester au niveau des lents TBD. La vague du *Yorktown* s'est donné les moyens d'effectuer une attaque coordonnée, mais il faut dire aussi que ses aviateurs sont les plus expérimentés des trois porte-avions.

Le *Lieutenant Commander* Maxwell E. Leslie, commandant la VB-3 du *Yorktown*, maudit la malchance qui l'accable. Peu après le décollage, au moment de l'armement de sa bombe, celle-ci s'est décrochée de son berceau et est tombée à la mer. Il n'en poursuit pas moins sa mission en tête de son escadrille :

« En raison d'une défaillance dans les connexions électriques, quatre appareils ont perdu leur bombe peu après le départ. Vers 10h00, l'ennemi a été aperçu à environ 55 km au nord, naviguant vers l'est à environ 20 nœuds. Les forces ont été estimées à quatre porte-avions, deux cuirassés et de nombreux destroyers. La formation a paru éparpillée ; apparemment les porte-avions venaient juste de recueillir à leur bord les avions qui avaient participé à l'attaque sur Midway dans la matinée.

[8] J. Parshall & A. Tully, op. cit.

« L'escadrille a viré vers le nord. Les torpilleurs [VT-3] n'ont pas encore donné le signal de l'attaque. Vers 10h20, le commandant de la *Bombing Three* [Leslie] a appelé le commandant de la *Torpedo Three* [Massey] pour lui demander s'il était prêt à commencer l'attaque. Il a répondu par l'affirmative, puis, immédiatement après, il a appelé le commandant de la *Fighting Three* [Thach] pour l'informer d'une manière affolée que des chasseurs attaquaient son escadrille. »

À 10h03, l'*Aviation Radioman 3rd class* Lloyd F. Childers, mitrailleur arrière du *Machinist* Harry L. Corl à bord du TBD 3-T-3, aperçoit trois colonnes de fumée sur sa droite. Il les montre à Corl qui agite les ailes de son avion pour en informer Massey. Celui-ci fait effectuer un virage au 345 et grimpe lentement jusqu'à 800 m afin d'entamer une approche en semi-piqué pour accumuler un peu plus de vitesse. La VT-3 se trouve à 25 km du plus proche porte-avions, quand, à 10h10, le croiseur *Chikuma* envoie une salve en direction des torpilleurs pour avertir les Zéro de l'arrivée de nouveaux intrus.

Le massacre de la VT-6 n'est pas encore tout à fait consommé, et sur les 36 Zéro de la couverture aérienne, 9 (6 de l'*Akagi* et 3 du *Kaga*) participent à la curée, 14 (2 de l'*Akagi* et 12 du *Kaga*) survolent les porte-avions et les 13 autres (3 du *Kaga*, 7 du *Hiryû* et 3 sur *Sôryû*) sont en patrouille dans le secteur Sud-Est. Quelques minutes plus tard, les *Hiryû* et *Sôryû* font décoller trois Zéro supplémentaires chacun. Ce sont donc en tout 42 chasseurs japonais qui attendent de pied ferme les nouveaux assaillants.

La réaction à la bordée du *Chikuma* est instantanée. Aussitôt, les Zéro convergent vers les avions américains de tous les horizons, « comme des globules blancs se jetant sur une toxine [8] ». Thach tente de s'interposer avec ses F4F. On verra dans le chapitre suivant de quelle manière et pour quel résultat.

Débordés par le nombre de leurs adversaires, à 1 contre 5, les F4F ne peuvent empêcher la masse des Zéro de se ruer sur les TBD de Massey. Son escadrille est encore à 20 km de son objectif quand les premiers Zéro l'assaillent. L'un d'entre eux effectue même une passe frontale sur l'avion de Massey avant de plonger en plein cœur de la formation.

▼ Deux TBD-1 de la VT-6 armés d'une bombe sur le pont de l'USS *Enterprise*, en mars 1942. (US NARA)

Les TBD conservent leur altitude, mais s'écartent les uns des autres afin de se donner un peu plus de liberté de manœuvre. À une quinzaine de kilomètres du premier porte-avions, Massey plonge légèrement pour accélérer, suivi par le reste de sa formation. L'un des Zéro se plante derrière le dernier TBD et l'arrose de plomb. Les réservoirs de l'appareil de l'*Ensign* Wesley F. Osmus explosent, et les flammes gagnent l'habitacle, obligeant Osmus à évacuer en parachute [9]. Après avoir passé trois heures dans l'eau, il est recueilli à bord de l'*Arashi*. On le retrouvera plus tard.

Miraculeusement, mais aussi grâce à l'action des F4F de la VF-3, le TBD d'Osmus est la seule perte de la VT-3 lors de la descente. Malheureusement, à 50 m d'altitude, les torpilleurs doivent redresser, et leur vitesse retombe à 200 km/h. Tout de suite, deux Zéro les attaquent en se concentrant sur la section de tête.

Après que le *Hiryû* et le *Sôryû* ont lancé trois nouveaux chasseurs chacun, ce dernier, qui se trouve être le plus proche des torpilleurs américains, manœuvre vers le nord-ouest pour présenter sa poupe à la VT-3. De son côté, le *Hiryû* met le cap au nord-est. Comprenant qu'il n'a aucune chance de se mettre en position de lancement s'il continue en direction du *Sôryû*, Massey fait virer son escadrille vers le nord-est pour s'en prendre au *Hiryû*. C'est alors que surgissent six à huit Zéro. Volant en contre-bord de sa cible, le TBD de Massey est touché par les chasseurs japonais. Ses réservoirs prennent feu. Son ailier, le *Captain*

▼ Le *Captain* Wilhelm G. Esders mène l'attaque des TBD de la VT-3 contre l'*Hiryû* après la mort de Massey. (US Navy)

◣ Zéro décollant d'un porte-avions : l'*Hiryû* ou le *Sôryû*. Les chasseurs japonais font de véritables carnages dans les rangs des TBD américains volant au ras de l'eau, mais ils délaissent la couverture à haute altitude de la *Kidô Butai*, laissant le champ libre aux SBD ! (DR)

Wilhelm G. Esders, voit son chef se lever de son siège au milieu des flammes et de la fumée quelques instants avant que son appareil ne percute l'eau.
Childers raconte son expérience :
« Tout à coup, Corl a hurlé : *"Là-haut devant !"* J'ai pensé : *"Que diable peut-il y avoir là-haut devant ?"* Alors, en me tournant sur ma gauche, j'ai aperçu un Zéro qui fonçait à notre rencontre. J'ai pointé ma mitrailleuse, et quand le Zéro est passé à côté de nous en virage sur l'aile, j'ai pressé la détente. Mais dans le vide, je n'avais pas ôté la sécurité. J'étais furieux parce que j'étais sûr de le farcir de quelques pruneaux à bout portant. C'était le début de la mêlée avec une trentaine de Zéro attaquant comme des cinglés de la manière la plus indisciplinée et la plus débridée qu'on puisse imaginer. [...] J'ai observé les F4F en train d'en découdre avec les Zéro au-dessus de nous. À un moment où je n'étais pas en train de tirer sur un Zéro, j'en ai vu un descendre presque à la verticale, sans fumer, et percuter l'eau à une centaine de mètres de nous. Alors, j'ai compris que les F4F ne perdaient pas à tous les coups, même quand ils étaient écrasés par le nombre. [...]
« Bien que cela nécessitât quelques contorsions de ma part, j'ai essayé de voir ce qu'il y avait devant. Un coup d'œil me fit apercevoir trois porte-avions, des croiseurs et des destroyers filant à pleine vitesse et virant. Ce fut une vision d'épouvante qui m'a durement secoué. [...] Corl a crié de sa voix aiguë : *"Regarde le Skipper !"* J'ai regardé à gauche juste à temps pour voir l'avion du *Skipper* [Massey] en feu toucher l'eau, vraisemblablement atteint pas un obus de DCA. En nous approchant un peu plus des Japs, mon regard s'est posé sur le pont d'un croiseur au-dessus duquel nous passions à une trentaine de mètres. Là aussi, j'ai eu très peur. »

Le *Skipper* descendu, c'est Esders qui conduit la formation à l'attaque – ou ce qu'il en reste, cinq TBD encore armés de leur torpille. Il est 10h35 quand chacun lance son cylindre de mort entre 600 et 800 m de la cible. Quand Esders redresse, de l'autre côté du porte-avions, il se retrouve seul. Tous ses équipiers ont été abattus, à l'exception de l'équipage Corl/Childers :
« Je n'ai pas fait attention ou je n'ai pas senti partir la torpille, sans doute parce que Corl virait et essayait de se dérober. Quelques jours plus tard, je lui ai demandé à quel moment il l'avait lancée. Il m'a répondu que, quand il s'est rendu compte que nous devions être le seul TBD encore en vol et que nous n'avions pas une chance de lancer la torpille à distance normale, il l'avait lancée bien avant. Probablement au même moment, sans savoir ce qu'il essayait de faire, alors que la *Flak* devenait vraiment méchante, j'ai crié dans l'intercom *"Foutons le camp d'ici !"* Il est fort possible que mon cri ait influé sur sa décision.
« Quand nous avons montré nos fesses aux Japs, la bataille est entrée dans une phase entièrement différente. Les Zéro nous attendaient, travaillant deux par deux avec discipline et précision. Il m'a semblé qu'ils cherchaient à toujours maintenir un avion en position de tir, d'un côté puis de l'autre. Au cours d'une longue passe, deux balles de 7,7 m'ont touché à la cuisse gauche. Ça ne m'a pas fait très mal, mais j'ai eu très peur, et les balles étaient chaudes. [...] Une autre balle de 7,7 m'a atteint au-dessus de la cheville droite. La douleur a été si vive que j'aurais sauté de mon siège si je n'avais pas été sanglé dessus. Quelques minutes plus tard, ma mitrailleuse s'est enrayée. J'avais bien quelques outils sous la main, mais je n'arrivais pas à la débloquer avec deux Zéro en train d'alterner leurs passes. Quand ils sont revenus, j'ai dégainé mon calibre 11,43 ; j'ai tiré quatre balles sur le premier quand il s'est approché et trois sur le second. Ce furent les dernières attaques sur notre T-3, qui avait été sérieusement amoché et dont le moteur a fonctionné par à-coups pendant les deux heures et demie de vol au retour. [...] Nous avons amerri le long du premier destroyer du groupe de l'*Enterprise*, après avoir survolé le *Yorktown* endommagé. »
Un mois plus tôt, Esders avait suivi une conférence organisée par Jimmy Thach sur la meilleure manière de survivre à une attaque de chasseurs ennemis. Mettant ses conseils à profit, il descend à moins de 6 m de la surface des vagues et réduit sa vitesse à 150 km/h. À chaque fois qu'un Zéro effectue une passe, il vire à l'intérieur, perturbant la visée du pilote. Beaucoup plus rapide, le chasseur doit alors poursuivre sur sa lancée s'il ne veut pas décrocher. Quatre Zéro le coursent sur plus de 20 km, mais ils ne le touchent pas une seule fois ! Écœurés, trois abandonnent alors la poursuite. Le quatrième vient se placer à la hauteur d'Esders et lui fait un petit signe de la main droite avant de dégager en chandelle, probablement à court de munitions ; le salut à un ennemi valeureux. Esders sera également contraint d'amerrir au retour.
Il est 10h40 lorsque le dernier TBD s'échappe de l'enfer.

UN SACRIFICE « PROVIDENTIEL »

Sur les 41 TBD des *Torpedo Three*, *Six* et *Eight*, pas moins de 37 ont été abattus ou ont dû amerrir en raison des dégâts subis, et un s'est posé si endommagé qu'il devra être jeté par-dessus bord. Sur les 82 membres d'équipage, seuls 15 ont survécu, dont un unique sur les 30 de la VT-8 [10]. Pas un seul coup au but ! Ou peut-être que si, mais le fonctionnement défectueux de la torpille Mk. 13 aura fait qu'aucune n'a explosé.
Soixante-sept morts pour quelques bosses dans la coque de deux ou trois porte-avions japonais, le jeu en valait-il la chandelle ?
La réponse est résolument affirmative ; sans le sacrifice des torpilleurs, le sort de la bataille de Midway aurait été certainement bien différent et ce, pour au moins trois raisons :
– D'abord, l'arrivée de la VT-8 (et dans une moindre mesure des deux autres) a eu l'effet d'un coup de pied dans une fourmilière. La formation harmonieuse de la *Kidô Butai* a été bousculée, éparpillant les navires sur une vaste étendue de l'océan, les séparant de plusieurs kilomètres les uns des autres et forçant les porte-avions à virer au nord-ouest, les éloignant ainsi un peu plus de l'escadre américaine.
– Ensuite, la nécessité d'effectuer de violentes manœuvres et de gérer sans relâche lancement et appontage des chasseurs de la couverture a retardé de près de 40 minutes l'envoi de sa propre vague d'assaut tant qu'il en était temps encore. Pendant ce long moment, les Japonais ont perdu l'initiative et se sont contentés de réagir au coup par coup, sans unité d'ensemble, ballottés par des événements qu'ils ne maîtrisaient pas.
– Enfin, et c'est sans doute leur plus grosse contribution au succès final, les torpilleurs ont contraint les Zéro à délaisser la couverture haute pour venir les intercepter au ras des flots. Attirés par l'odeur du sang comme une bande de piranhas par un troupeau de vaches, les pilotes japonais se sont rués en masse sur les assaillants sans s'occuper du reste, n'hésitant pas à poursuivre inutilement sur de longues courses des avions qui ne représentaient plus la moindre menace. L'absence de radar, la déficience des communications radio, l'incompétence des contrôleurs et l'indiscipline de pilotes livrés à eux-mêmes n'ont pas permis une meilleure occupation de l'espace aérien par la chasse.
Il devient évident que si des attaques doivent arriver simultanément sous deux angles différents ou depuis une altitude inattendue, les Zéro seront rapidement débordés. ■

[9] Son radio-mitrailleur, l'ARM3c B. R. Dobson, a été tué à son poste.

[10] La liste complète des équipages ayant participé à la mission et leur sort fait l'objet d'une annexe.

WILDCAT CONTRE ZÉRO

« La quelconque réussite de nos pilotes de chasse contre le chasseur japonais Zéro ne peut en aucun cas être imputée aux performances des avions que nous pilotons. »

Lieutenant Commander John S. Thach, commandant la VF-3.

Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la *Fighting Three* (VF-3), a organisé la protection de la vague d'assaut du *Yorktown* de la manière suivante :

– 2 avions en arrière et à 300 m au-dessus des TBD (*Machinist* Thomas F. Cheek et *Ensign* Daniel C. Sheedy) ;

– 6 avions entre ceux-ci et les SBD, vers 2 000 m (Thach, *Ensign* Robert A. M. Dibb, *Lieutenant (jg)* Brainard R. Macomber et *Ensign* Edgar R. Bassett).

À UN CONTRE TROIS

Dès que le *Chikuma* indique aux Zéro d'où arrivent les nouveaux assaillants, les chasseurs japonais se ruent en priorité sur la section de Thach avec deux énormes avantages : la supériorité numérique et la supériorité d'altitude. Mais ce qu'ils ne savent pas, c'est qu'ils vont se frotter à la crème de la chasse embarquée américaine, la *Fighting Three*, qui a donné son premier as à l'US Navy, le *Lieutenant (jg)* Edward H. « Butch » O'Hare, et qui va lui en fournir trois de plus dans la journée !

La première réaction de Thach est de piquer pour augmenter sa vitesse et se rapprocher des TBD. Dès le début de la manœuvre, un Zéro se glisse sous le ventre du F4F qui ferme la marche (Bassett) et l'envoie en flammes percuter la mer. Thach descend jusqu'à 900 m, où il se rend compte qu'ils vont tous y passer s'il n'organise pas la défense.

Une quinzaine de Zéro se tiennent au-dessus des F4F. Ceux-ci évoluent en file indienne, avec Thach devant. Toutes les 15 à 20 secondes, un Japonais plonge pleins gaz et ouvre le feu pour tenter de disloquer le dispositif. Thach sait que la seule chance de s'en sortir est de maintenir la formation et de contrer les attaques. Dès qu'un Zéro pique, il vire dans le sens de l'attaque, obligeant le pilote japonais à une visée difficile avec correction maximale.

▲ Deux des tout premiers as de l'US Navy, le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la *Fighting Three*, et le *Lieutenant (jg)* Edward H. « Butch » O'Hare. (US Navy)

Aussi efficace cette tactique est-elle sur le plan défensif, elle n'offre aucune possibilité de rendre les coups. Thach décide alors de virer dans le sens opposé à l'attaque, puis d'effectuer un rapide 180 afin de pouvoir tirer une courte rafale sur le Zéro, lorsque celui-ci repart en chandelle. Au cours de l'une de ces manœuvres, le pilote japonais commet l'erreur de laisser chuter les tours en redressant, s'offrant comme cible à bout portant ; le Mitsubishi décroche brutalement et bascule vers la mer.

▼ Le *Lieutenant Commander* John S. Thach à bord de son Wildcat. (US NARA)

LA NAVETTE DE THACH

Conçue par le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant l'escadrille de chasse VF-3 de l'USS *Yorktown*, la manœuvre dite de la « navette » constitue, à la mi-1942, la tactique la plus élaborée pour engager le combat avec des Zéro, sinon avec succès – car il ne s'agit que d'une manœuvre défensive –, tout au moins avec une meilleure chance de survie

S'inspirant des tactiques de la RAF mises en œuvre fin 1940 et influencé par l'expérience opérationnelle des *Flying Tigers*, Thach délaisse la traditionnelle formation de trois avions – dont les Allemands ont largement démontré les points faibles – et crée deux sections de deux avions qui volent continuellement en zigzags, en se croisant une fois par-dessus, une fois par-dessous. Les deux sections s'offrent ainsi une protection mutuelle. Lorsqu'un chasseur japonais attaque, l'avion qui se trouve en tête tourne à l'intérieur du rayon de virage de l'assaillant pour perturber sa visée en l'obligeant à effectuer une correction au but maximale. Pendant ce temps, le leader de la seconde section peut se placer sur les arrières de l'ennemi.

Cette tactique, imaginée fin 1941 en fonction des informations connues des performances du Zéro, reçoit le surnom de « Thach Weave » – la navette de Thach. Il faut attendre la première confrontation entre les F4F Wildcat et les Zéro lors de la bataille de la mer de Corail pour qu'elle soit testée grandeur nature. Son succès la fait adopter par toutes les unités embarquées de l'US Navy peu après. Sans donner un net avantage au Wildcat, qui manque singulièrement de puissance et de maniabilité par rapport à son adversaire, elle permet de compenser une partie de son handicap.

John Smith Thach est né le 19 avril 1905 dans l'Arkansas. Sorti de l'académie navale en 1927, il devient aviateur à part entière deux ans plus tard. Il est affecté à l'escadrille VF-1 jusqu'en juillet 1932, époque à laquelle il rejoint la BAN de Hampton Roads comme pilote d'essai. En juin 1934, il passe à la VP-9, puis le 15 janvier 1935, il rallie Norfolk au Panama en pilotant le XP2H-1, le plus gros aéroplane jamais construit aux États-Unis jusqu'alors.

▲ Le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la *Fighting Three*. On note l'insigne de la VF-3 (Félix le Chat) et les trois drapeaux japonais célébrant ses victoires du 20 février 1942. (US NARA)

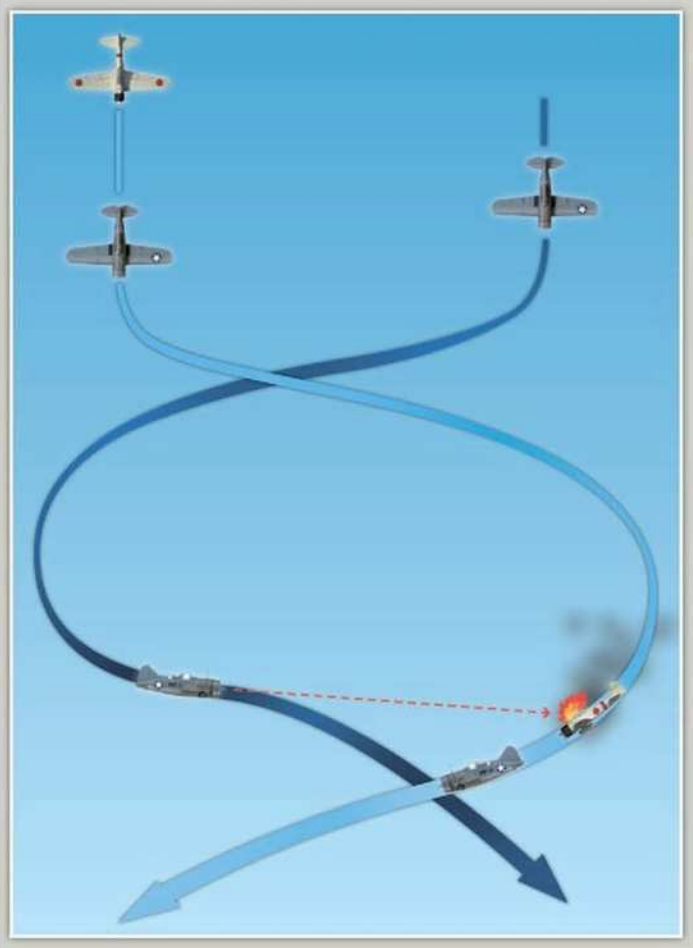
Après un passage dans deux escadrilles de surveillance maritime en juin 1939, il est affecté comme officier de tir aérien à l'escadrille de chasse VF-3, dont il prend le commandant peu avant Pearl Harbor. Il est promu *Lieutenant Commander* en janvier 1942. Il devient le troisième as de l'US Navy après son triplé dans la matinée du 4 juin 1942.

Hautement décoré pour ses états de service dans le Pacifique, il est affecté en état-major en août 1942. Il retourne sur les porte-avions en 1944 comme officier d'opérations des amiraux Mitscher et McCain. Promu *Captain*, il est invité à bord du *Missouri* par l'amiral Halsey lors de la cérémonie officielle de reddition du Japon.

Passé aux écoles aéronavales, il prend le commandement du *Sicily* pendant la guerre de Corée, puis celui du *Franklin D. Roosevelt* jusqu'en avril 1954. Contre-amiral en novembre 1955, puis vice-amiral en janvier 1960, il est promu amiral en mars 1965. Il occupe plusieurs postes de commandement en état-major, avant de prendre sa retraite en mai 1967.

Avec un total de six victoires, Thach est, à 37 ans, l'as le plus âgé de toutes les forces aériennes US de la guerre.

John S. Thach s'est éteint le 15 avril 1981.



LE PALMARÈS DE JOHN S. THACH

20.02.42	1/2 quadrimoteur	350 milles E Rabaul
	1 bombardier embarqué	idem
	1/2 bombardier embarqué	idem
04.06.42	3 chasseurs embarqués	Midway
	1 torpilleur embarqué	idem
	1 torpilleur (probable)	idem

Thach donne l'ordre à Dibb de se dégager sur la droite de la formation afin de mettre en œuvre sa fameuse tactique de protection mutuelle à deux. Les Américains parviennent, dans une certaine mesure, à redresser la situation en leur faveur. Thach réussit à abattre deux Zéro et son ailier un troisième, rendant les autres plus prudents. Toutefois, en obligeant les chasseurs américains à lutter pour leur survie, les Japonais les ont empêchés de mener à bien leur mission : protéger les torpilleurs de la VT-3, dont on sait ce qu'il est advenu.

Pour escorter les TBD, il ne reste que les deux F4F de la première section. Tom Cheek aperçoit deux Zéro menacer les torpilleurs par leur droite. L'un d'eux lui coupe brutalement la route. Il le suit, mais au moment où il se place en position de tir, les mitrailleurs arrière des TBD font mouche avant lui et incendient l'avion japonais, qui descend en autorotation jusque dans l'eau (maître Kawamata Teruo du *Sôryû*). Au moment où il redresse, Cheek aperçoit un Zéro sur ses arrières. Cependant, son ailier (Sheedy), qui n'a pas quitté son leader d'une semelle, parvient à le mettre en fuite. À peine remis de ses émotions, Cheek se rend compte que les TBD ont traversé la couche nuageuse pour commencer leur attaque. Leur formation est presque intacte, à l'exception du dernier appareil qui est en train de tomber en flammes, abandonnant derrière lui un parachute déployé (*Ensign* Wesley F. Osmus). Espérant rattraper la VT-3, Cheek plonge à travers les nuages, suivi comme son ombre par Sheedy. Toutefois, ce dernier est surpris par un chasseur japonais qui le blesse à l'épaule et à la cheville droites et détruit la quasi-totalité de son tableau de bord. Profitant de la proximité des nuages, Sheedy sème son poursuivant.

▲ « Butch » O'Hare devient as en repoussant pratiquement à lui seul une furieuse attaque de 9 torpilleurs qui menaçaient l'USS *Lexington* au large de Rabaul, dans la journée du 20 février. Pour cet exploit, il recevra la *Medal of Honor* et sera immédiatement promu au grade de *Lieutenant Commander*. Il succédera à Thach à la tête de la VF-3 au retour de l'USS *Enterprise* à Hawaii, le 19 juin 1942. Il est tué d'une manière encore mystérieuse lors d'une expérience malheureuse de chasse de nuit au-dessus de Tarawa, le 26 novembre 1943. (US Navy)

Quand il émerge des nuages, Cheek se retrouve littéralement cerné par les Japonais. Il met de nombreux coups au but sur l'un d'eux au cours d'une passe frontale, bascule sur sa gauche, endommage un second par plein travers et plonge à l'abri des nuages. Continuant à manœuvrer dans les nuages pour tromper d'éventuels poursuivants, il émerge à la base pour se retrouver tout seul au beau milieu de l'escadre japonaise. Pensant qu'il est temps de songer à rentrer à la maison, Cheek rase les flots tout en zigzaguant pour leurrer les servants de DCA et met le cap sur le *Yorktown*.

Sheedy sort des nuages avec quatre Zéro fermement accrochés à ses basques. Blessé, avec un appareil en piteux état, il ne peut pas imaginer d'autre scénario que la fuite. Il pique pour augmenter sa vitesse et, au ras de l'eau, il se retrouve nez à nez avec un chasseur japonais. Les deux appareils ouvrent le feu et dégagent au dernier instant. Cependant, le Japonais accroche

▶ Peu avant l'embarquement de la VF-3 sur l'USS *Yorktown*, les mécanos vérifient le F4F-4 (BuAer 5171) que pilotera John Thach pendant la bataille. Cette version se différenciait de la précédente par ses ailes repliables. (US Navy)

la surface de l'eau avec l'extrémité de son aile et part en soleil. En se retournant pour voir le Zéro se désintégrer au contact de la mer, Sheedy se rend compte avec soulagement que les autres ont abandonné la poursuite. Il ne lui reste plus qu'à prier pour que son avion tienne le coup jusqu'au *Yorktown*.

UNE RÉSISTANCE INATTENDUE

Avec seulement six avions, à un contre trois, la *Fighting Three* s'est admirablement battue, revendiquant 6 victoires confirmées (3 pour Thach et 1 pour Dibb, Cheek et Sheedy) et un Zéro endommagé (Cheek), pour la perte d'un seul des siens (*Ensign* E. R. Bassett). Toutefois, les conditions dans lesquelles ce combat s'est déroulé rendent Thach si amer qu'il ne parvient pas à cacher sa colère dans la rubrique « remarques » de son compte rendu de mission (les mots sont soulignés dans le document original) :

« Six avions F4F-4 ne peuvent empêcher 20 ou 30 chasseurs japonais d'abattre nos lents avions-torpilleurs. Il est d'ailleurs surprenant que certains en soient revenus vivants. La quelconque réussite de nos pilotes de chasse contre le chasseur japonais Zéro ne peut en **aucun cas** être imputée aux performances des avions que nous pilotons, mais est le résultat de la piètre précision de tir des Japonais, des erreurs stupides faites par quelques-uns de leurs pilotes et de la précision de tir supérieure et du travail d'équipe de nos pilotes. La seule façon d'encadrer un chasseur Zéro dans le collimateur est de l'amener à redresser devant un F4F ou de l'abattre alors qu'il est occupé à tirer sur l'un de nos avions. Le F4F est pitoyablement inférieur en chandelle, maniabilité et vitesse. Le soussigné a piloté un F4F sans blindage ni réservoirs auto-obturants. La dépose de ces protections essentielles n'améliore pas les performances du F4F de manière suffisante pour combler l'écart avec les performances du chasseur Zéro. Non seulement cette sérieuse déficience empêche nos pilotes d'accomplir pleinement leur mission, mais elle a également un effet certain et inquiétant sur le moral de la plupart de nos pilotes de chasse embarqués. Si nous voulons maintenir nos porte-avions en état, nous devons à tout prix nous procurer un avion de chasse supérieur au Zéro japonais, tout au moins en ce qui concerne la vitesse ascensionnelle et en palier, sinon en maniabilité. »

Peut-être vexés, en tout cas surpris, les pilotes japonais n'ont encore jamais rencontré une telle résistance de la part d'avions de chasse embarqués américains. Jusque-là, la règle du jeu était simple : ils arrivaient, ils tiraient, les Américains tombaient. Pas de quoi, cependant, les alarmer outre mesure, car le Zéro possède encore un net ascendant technique et les pilotes de la *Kidô Butai* une bien plus grande expérience au combat que leurs adversaires.

Ils auraient même tendance à exulter. En trois heures de combat au-dessus de l'escadre, ils ont abattu… 158 avions américains – trois fois les effectifs affrontés – entre le niveau de la mer et 900 m. Car le combat contre la VF-3 est le dernier qu'engagent les Zéro avec la supériorité de l'altitude.

Ce détail a son importance, parce que si l'heure n'est pas au doute, une trop grande assurance entraîne souvent de graves négligences. ■

▲ O'Hare aux commandes de son Wildcat arborant cinq marques de victoire aérienne et le célèbre insigne de la VF-3 : Félix le Chat. (DR)

◥ Portrait couleur et en tenue de vol du *Lieutenant Commander* John S. Thach. (US Navy)

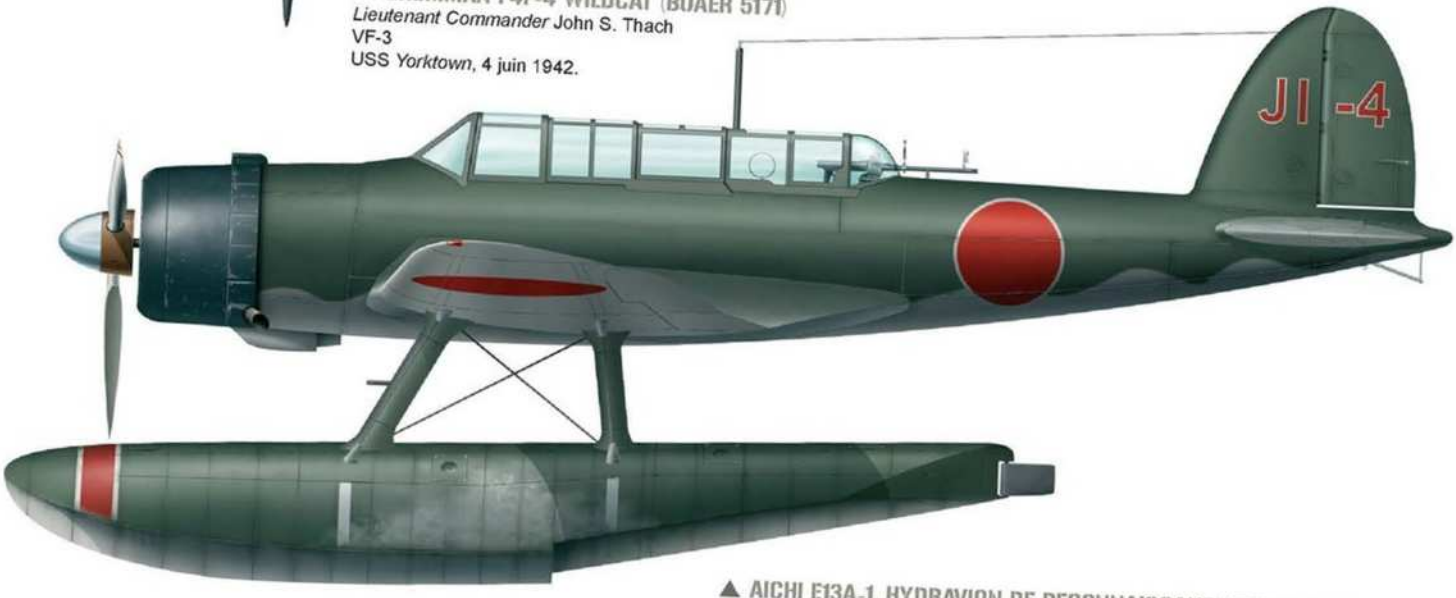
▶ Un tandem de choc : O'Hare et Thach. (US NARA)

▶ DOUGLAS TBD-1 DEVASTATOR (BUAER 1518)
Ensign George H. Gay
VT-8
USS *Hornet*, 4 juin 1942.

▶ DOUGLAS SBD-3 DAUNTLESS (BUAER 4542)
Ensign George H. Goldsmith
VB-6
USS *Enterprise*, 4 juin 1942.

FIGHTING THREE
VF-3

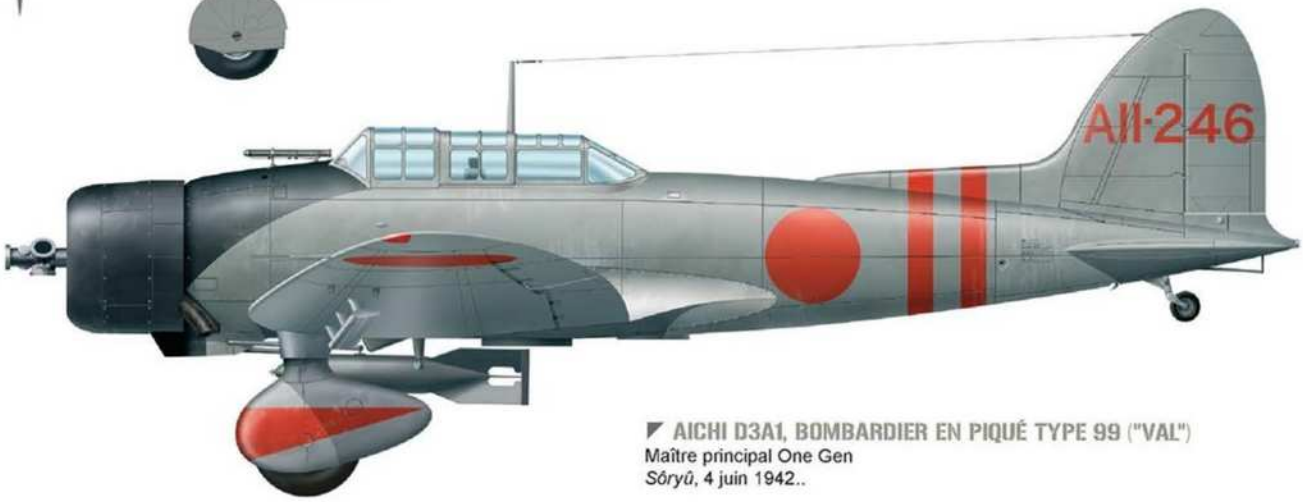
▲ GRUMMAN F4F-4 WILDCAT (BUAER 5171)
Lieutenant Commander John S. Thach
VF-3
USS *Yorktown*, 4 juin 1942.



▲ AICHI E13A-1, HYDRAVION DE RECONNAISSANCE TYPE 0 (« JAKE »)
Croiseur *Tone*
Kidô Butai, 4 juin 1942.

◢ **MITSUBISHI A6M2, CHASSEUR TYPE 0 (« ZEKE »)**
Lieutenant de vaisseau Shirano Ayao
Akagi, 4 juin 1942.

◢ **MITSUBISHI A6M2n, CHASSEUR TYPE 0 (« ZEKE »)**
Aspirant Kasahara Jisuke
kaga, 4 juin 1942.



◤ **AICHI D3A1, BOMBARDIER EN PIQUÉ TYPE 99 ("VAL")**
Maître principal One Gen
Sôryû, 4 juin 1942..

◥ **BREWSTER F2A-3 BUFFALO**
Captain William C. Humberd
VMF-221
Midway, 4 juin 1942.

Note : Les profils ne sont pas présentés à la même echelle.

CHAPITRE 9

CENT VINGT SECONDES FATIDIQUES

« À CET INSTANT, UNE VIGIE CRIA "HELL-DIVERS". JE LEVAI LES YEUX ET APERÇUS TROIS AVIONS ENNEMIS NOIRS EN TRAIN DE PIQUER SUR NOTRE NAVIRE. »

CAPITAINE DE CORVETTE FUCHIDA MATSUO, *COMMANDANT AIR 1RE DIVISION DE PORTE-AVIONS.*

Il offre l'avantage d'en simplifier la lecture, le choix d'individualiser les actions qui se passent au-dessus de la *Kidô Butai* permet plus difficilement d'appréhender l'enchevêtrement des événements, dont certains se déroulent de manière simultanée. Le tableau chronologique publié dans le Chapitre VI montre que ces « deux minutes fatidiques », dont il va être question ici, se passent en plein milieu de l'attaque des torpilleurs de la VT-3 et du combat de la VF-3 contre les Zéro. Or, c'est un détail qui revêt une grande importance, car, au moment crucial où la bataille se joue sur le fil du rasoir, c'est lui qui va en faire basculer le sort.

▲ La VB-6 à l'entraînement. Le « 4 » (BuAer 4640) ne participera pas à l'attaque du matin sur les porte-avions de la *Kidô Butai*. (Museum of Naval Aviation)

QUELQUE PART DANS L'OCÉAN PACIFIQUE : 09H20-10H20
RECHERCHE ESCADRE JAPONAISE DÉSESPÉRÉMENT

Comme on l'a vu dans le Chapitre VII, à 07h45, Spruance a donné l'ordre au *Lieutenant Commander* Clarence W. McClusky Jr., CAG de l'*Enterprise*, qui a pris la tête des VB-6 et VS-6, de procéder à la mission sans attendre le reste de la formation. Calculant à l'estime la position probable de l'escadre japonaise, ce dernier a opté pour le cap 231, pensant qu'il le mènerait sur son objectif, 142 nautiques plus loin, donc vers 09h20.

Or, à l'heure dite, l'escadre japonaise n'est pas au rendez-vous. McClusky se pose beaucoup de questions :

« Parvenu au point estimé de contact, la mer était vide. Pas un bâtiment jap en vue. Un coup d'œil rapide à ma carte m'a convaincu que je n'avais pas dévié. Qu'est-ce qui se passait ? Avec cette visibilité, il était certain que nous n'étions pas passés sans les voir. En tablant sur leur vitesse maximale de 25 nœuds, j'étais sûr qu'ils ne pouvaient pas être dans mon demi-cercle gauche, c'est-à-dire entre ma position et l'île de Midway. Alors, ils devaient se trouver dans le demi-cercle droit, après avoir changé de cap vers l'est ou l'ouest ou, plus probablement, fait demi-tour. Pour tabler sur un possible virage vers l'ouest, j'ai décidé de voler vers l'ouest pendant 60 km, puis de virer vers le nord-ouest, exactement à l'inverse de la manœuvre japonaise. Après avoir pris cette décision, mon souci suivant était de savoir jusqu'où nous pourrions aller. Nous avions grimpé, lourdement chargés, à une haute altitude. Je savais que les avions qui me suivaient utilisaient probablement plus d'essence que moi. Alors, après un autre calcul rapide, j'ai choisi de maintenir le cap au 315 jusqu'à 10h00, puis de virer vers le nord-est, avant de prendre la décision finale de mettre un terme à la poursuite et de rentrer à l'*Enterprise*. »

Les déductions de McClusky sont tout à fait pertinentes. D'abord, à 08h32, la *Kidô Butai* a cessé de naviguer au sud-est pour se mettre au vent et récupérer les avions de Tomonaga. À 08h55, elle a mis cap au 90 (plein est) jusqu'à 09h17, puis a fait demi-tour avant de mettre le cap au nord-est à 09h38 (voir carte 3).

Au moment où il finit par douter de ses propres conclusions, à 09h55, le destin place sur sa route un magnifique poteau indicateur : le destroyer *Arashi*.

Comme mentionné plus haut, le sous-marin américain *Nautilus* a tenté sans succès de torpiller un cuirassé japonais. Nagumo a détaché l'*Arashi* pour s'occuper de son cas. Lorsqu'il est survolé par les SBD, le destroyer, qui a perdu le contact avec le *Nautilus*, fait route à pleine vitesse vers le nord pour rattraper la *Kidô Butai*. À ce moment, le commandant de l'*Arashi* et McClusky ont tous les deux la même intention : rejoindre Nagumo – pas pour les mêmes raisons, il va sans dire.

À 10h00, volant selon les indications de son GPS flottant, McClusky ne tarde pas à apercevoir de nombreux sillages et même quatre porte-avions à une distance de 64 km droit devant lui. Deux minutes plus tard, il envoie le message suivant : « Ici McClusky. Avons repéré l'ennemi. »

Quand arrivent sur les lieux les SBD de l'*Enterprise* par le sud, les quatre « toits plats » naviguent parallèlement, cap au nord-ouest, séparés de plus de 5 nautiques les uns des autres, présentant ainsi leur flanc bâbord. Le *Kaga* et l'*Akagi*, les plus proches, font du 22 nœuds, alors que les deux extrêmes, le *Hiryû* et le *Sôryû*, sous la menace des torpilleurs de la VT-3, ont poussé les feux jusqu'à 34 nœuds.

À 10h20, les 15 SBD (8 SBD-3 et 7 SBD-2) de la *Bombing Six* du *Lieutenant Commander* Richard H. Best et les 16 SBD-3 de la *Scouting Six* du *Lieutenant Commander* Wilmer E. Gallaher, précédés par leur CAG, amorcent un long piqué depuis 6 000 m.

À ce moment précis, 42 Zéro sont en l'air :

– Un tiers d'entre eux environ est en train d'en découdre avec les insolents F4F de Thach qui s'obstinent à ne pas vouloir se laisser descendre sans discuter – un nombre hors de proportion avec la menace que font peser ces six Wildcat sur la bataille aérienne ; sans doute une affaire d'honneur pour les pilotes japonais, confrontés à un problème sans précédent ;

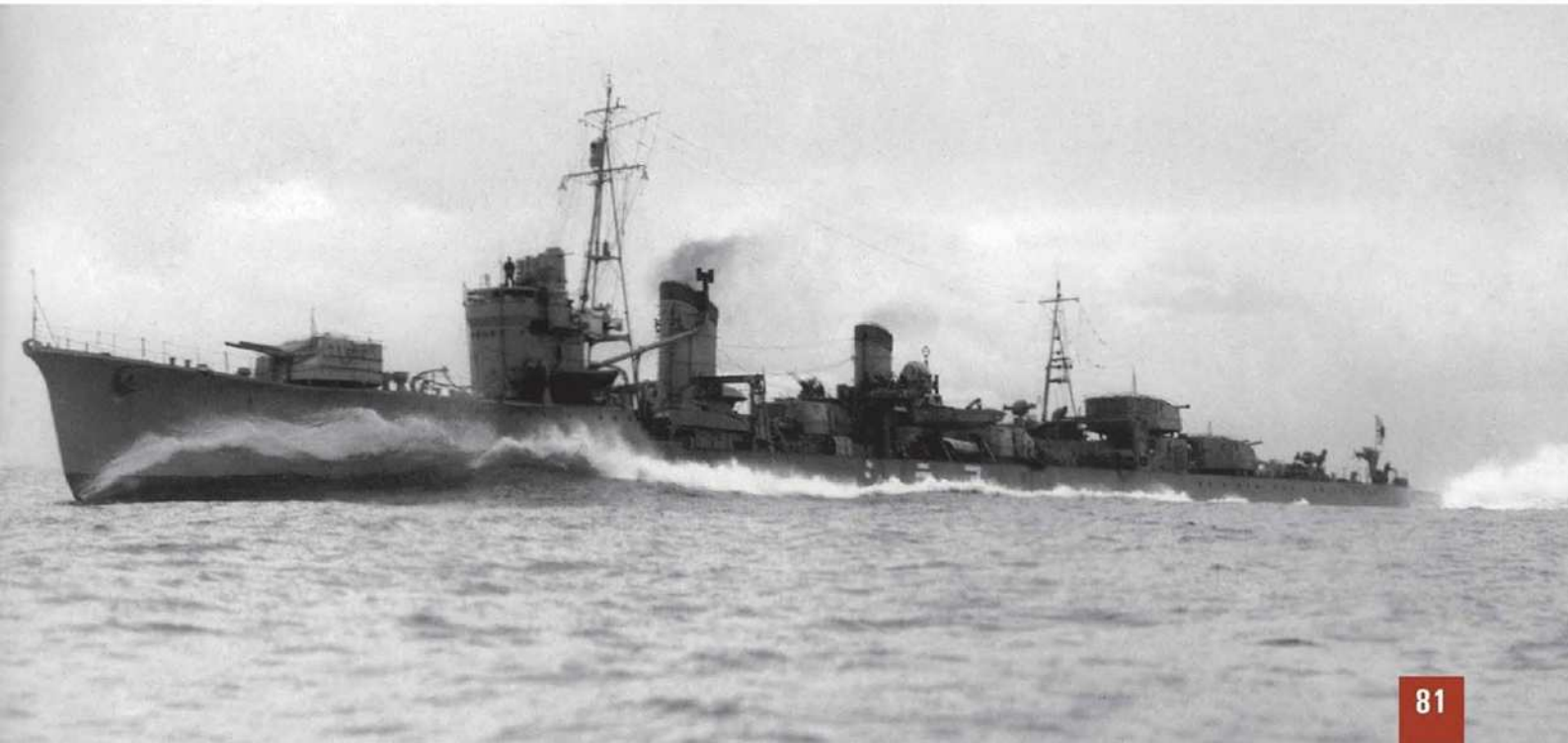
– Probablement une bonne moitié s'acharne sur les torpilleurs de Massey (VT-3) ;

– Le reste est vraisemblablement dispersé aux quatre coins de l'espace occupé par la *Kidô Butai*, avec une prédilection pour les secteurs Nord-Est et Sud-Est, d'où ont surgi les attaques précédentes.

La totalité de ces appareils évoluent soit à basse, soit à moyenne altitudes. Aucune couverture haute n'est alors assurée. Jonathan B. Parshall pense que ce n'est pas un souci : « L'altitude par elle-même n'était pas le vrai problème de la couverture à ce moment. Après tout, les Zéro pouvaient grimper à plus de 1 200 m/min [1]. Avec une alerte à cinq minutes, ils auraient pu se retrouver à l'altitude probable de n'importe quelle vague de bombardiers en piqué. » C'est une façon de voir les choses que nous ne partageons pas. Outre que l'on peut se demander quel était le « vrai problème » à ce moment, nous estimons qu'une couverture haute n'est pas qu'une question de réactivité, c'est avant tout une « assurance tous risques », dont les primes sont payées même quand il ne se passe rien, comme dans toute police qui se respecte. Et quand il se passe quelque chose, elle offre l'avantage incomparable de disposer de la supériorité d'altitude avant même le début du combat aérien. Faire le yo-yo n'a jamais été une tactique très productive. Les chasseurs japonais sont d'autant plus coupables qu'ils n'ont jamais disposé d'une alerte à cinq minutes et qu'ils auraient dû prendre leurs dispositions pour pallier le décalage dû à l'absence de radar.

[1] Sauf que 1 200 m/min, c'est la vitesse ascensionnelle *initiale*, celle-ci diminuant avec l'altitude ; il faut plus de 7 minutes et demie à un Zéro pour atteindre 6 000 m.

▼ En rejoignant la *Kidô Butai* après avoir tenté, en vain, de couler le *Nautilus*, le destroyer Arashi révèle au *Lieutenant Commander* Clarence W. McClusky la position des porte-avions japonais. (DR)



Leur supériorité numérique contre les torpilleurs a été de 3 à 4 contre 1 – un luxe superflu, d'autant que nombre de Zéro ont inutilement épuisé leurs derniers obus sur des avions fuyant la zone des combats, alors qu'ils ne constituaient plus aucune menace ; du coup, eux non plus n'en représentaient plus aucune ! Ou quand l'honneur prend le pas sur le professionnalisme.
D'ailleurs, à 10h20, comme tous les marins ont les yeux braqués sur le combat contre les Wildcat et le massacre des torpilleurs, aucun ne remarque la trentaine de Dauntless qui fondent à la verticale sur la *Kidô Butai*. Cette fois, il n'y aura ni écran de fumée des destroyers ni salves d'avertissement des croiseurs.
L'absence de radar sur les navires japonais a été l'un des facteurs les plus déterminants de la bataille de Midway, ce que peu d'auteurs ont souligné.

▲ Une vue du pont de l'USS *Enterprise* encombré par les SBD-2 de la VB-6, peu avant la bataille de la mer de Corail, en mai 1942. (US Navy)

▼ Ces SBD-2 de la VS-6 portent une bombe de 50 kg d'entraînement sous l'aile gauche et un lance-bombes d'exercice sous l'aile droite. L'avion de tête est en outre armé d'une bombe de 250 kg sous le ventre, probablement factice elle aussi. (Museum of Naval Aviation)

KAGA : 10H22-10H45
L'ATTAQUE DE MCCLUSKY

« Wade » McClusky est un ancien pilote de chasse (nommé commandant de la VF-6 en avril 1941), promu CAG de l'*Enterprise* en avril 1942 ; il n'a donc pas eu beaucoup de temps pour se former aux procédures en vigueur dans les unités de bombardement en piqué. La mission qui lui incombe ce jour-là, il va la mener à bien davantage avec son instinct et ses tripes que selon les instructions du manuel, ce qui, en fin de compte, débouchera sur un succès inespéré. Il explique lui-même la suite des événements :

« ... il m'a semblé plus intéressant de concentrer mes deux escadrilles sur deux porte-avions. Une plus grande répartition de nos charges offensives aurait pu étendre les dégâts, mais j'ai pensé qu'elle n'aurait pas réussi à couler ou mettre hors d'état de combattre plus de deux porte-avions. Choisissant les deux plus proches, j'ai donné l'ordre à la *Scouting Six* [VS-6] de suivre ma section à l'attaque du porte-avions immédiatement sur ma gauche et à la *Bombing Six* [VB-6] de s'occuper du porte-avions de droite. Ces deux porte-avions étaient les plus gros de la formation et furent, par la suite, identifiés comme étant le *Kaga* et l'*Akagi*. Il faut que je signale qu'à ce moment le *Lieutenant Commander* Dick Best, chef de la *Bombing*

Les SBD-3 de la VS-6 lors d'un raid sur l'île Santa Isabel, le 24 janvier 1943. (Museum of Naval Aviation)

Six, a indiqué par radio qu'il avait des problèmes d'oxygène et qu'il était descendu à 4 500 m et qu'il resterait à cette altitude pour commencer son attaque. »

Au moment précis où McClusky donne l'ordre à Best (VB-6) de viser le porte-avions de droite, celui-ci informe son CAG qu'il attaque « selon la doctrine », c'est-à-dire le plus proche, celui de gauche. Les deux messages s'étant télescopés dans l'éther, ni l'un ni l'autre ne sont arrivés à leur destinataire. Du coup, les deux escadrilles se ruent sur le même « toit plat », en l'occurrence le *Kaga*.

Quand McClusky part en demi-tonneau et commence son piqué, il traverse la formation de Best qui s'apprête à passer à l'attaque. Comprenant que son CAG et lui ont choisi la même cible, Best ordonne à la VB-6 de viser l'autre porte-avions. Cependant, le chef de la section gauche, le *Lieutenant (jg)* J. R. Penland, ignore volontairement l'ordre de son commandant, probablement pour éviter une collision, et suit McClusky, tandis que le chef de la section droite, le *Lieutenant (jg)* John J. Van Buren, n'ayant rien entendu à la radio, poursuit son piqué comme si de rien n'était. Bref, c'est un peu le bazar, et sur les 31 SBD de l'*Enterprise*, pas moins de 28 fondent sur le *Kaga* à cinq secondes d'intervalle, tandis que seuls Best et ses deux ailiers plongent sur l'*Akagi*.

Les vigies, prises par surprise, réagissent avec retard. Néanmoins, le « pacha » du *Kaga*, le capitaine de vaisseau Okada Jisaku, parvient à faire donner un brutal coup de barre à tribord toute. Il évite ainsi les trois premières bombes, mais à mesure que les petits points noirs lâchés par les bombardiers américains grossissent dans le ciel, il devient vite évident qu'il ne pourra pas passer indéfiniment à travers. La quatrième bombe, celle de Wilmer Gallaher, se plante près de l'ascenseur arrière. Les deux suivantes ratent leur cible, mais pas la septième : le *Lieutenant (jg)* N. J. Kleiss dépose son œuf juste à côté de l'énorme soleil rouge qui décore la proue, écrasant l'ascenseur avant et pénétrant dans le hangar des chasseurs, où il explose. Derrière lui, l'*Ensign* J. C. Dexter touche le château de plein fouet [2], tuant tout l'état-major du bâtiment, y compris Okada. Une nouvelle bombe, celle du *Lieutenant* Clarence E. Dickinson Jr., fait mouche en plein centre du pont. À partir de cet instant, en raison des flammes et de l'épaisse fumée noire qui se dégagent de la carcasse mutilée du *Kaga*, les marins japonais cessent de compter les coups au but. On pense qu'au moins cinq bombes ont fait mouche, même si la VS-6 en revendique sept et la VB-6 trois.

Quand le dernier SBD redresse, le *Kaga* n'est plus qu'un brûlot flottant, ravagé par de violents incendies de la proue à la poupe.

[2] On a longtemps pensé que la bombe avait explosé sur une citerne d'essence mobile au pied du château, mais il semblerait que cet équipement était inconnu sur les porte-avions japonais.

Le SBD-3 « B6-15 » (BuAer 4542) de la *Bombing Six* après son appontage sur l'USS *Enterprise* juste après la bataille de la mer de Corail, le 15 mai 1942. Lors de l'attaque de la *Kidō Butai* du 4 juin, il sera piloté par l'*Ensign* G H. Goldsmith, alors un « rookie » de moins de deux mois de présence à l'escadrille. Les deux bandes blanches sur l'empennage arrière étaient destinées au « batman » pour lui permettre de mieux apprécier l'angle d'arrivée au moment de l'appontage. (US Navy)

◀ Vol en formation de SBD-2 de la VS-6 en octobre 1941. Ce modèle aura été remplacé par le -3 au moment de Midway. (Museum of Naval Aviation)

▼ et ▼▼ L'*Ensign* G. H. Goldsmtih fait partie des cinq pilotes de la VB-6 à rentrer, ce qui ne semble pas un mince exploit vu l'état de son appareil ; son mitrailleur, l'*Aviation Radioman 3rd class* J. W. Patterson Jr., a été légèrement blessé. En état d'urgence, il a apponté sur le *Yorktown*. (US Navy)

Les premiers bombardiers sont passés à travers la couverture de chasse, avertie trop tardivement, mais les derniers doivent affronter les Zéro. Toutefois, la plupart d'entre eux sont à court d'obus de 20 mm, et comme les SBD sont allégés à la fois de leurs charges offensives et de 880 litres d'essence sur les 1 150 chargés au décollage, ils se révèlent une proie difficile. Un devra amerrir après avoir été endommagé par la chasse, et les 26 survivants (un a été descendu par la DCA pendant son piqué) s'échappent définitivement à 10h45.

Leur calvaire n'est pas pour autant terminé, car il leur faut se battre maintenant avec leur jauge à essence : 5 sur les 15 SBD de la VB-6 et 8 sur les 16 de la VS-6 rentreront à leur porte-avions.

McClusky :« Il était 10h22 quand j'ai commencé l'attaque, basculant sur l'aile pour piquer à un angle de 70°. À peu près à mi-chemin, la DCA a commencé sa danse – notre approche jusque-là ayant dû être une totale surprise. Alors que nous arrivions à notre altitude de lancement, la chance s'est mise à nouveau de notre côté. Le pont des deux porte-avions ennemis était bondé des avions qui revenaient de leur raid sur Midway. Par la suite, on a appris qu'au moment où nous avions découvert la force jap, un hydravion ennemi avait repéré nos propres forces. Apparemment, les avions sur le pont étaient en train d'être ravitaillés pour un raid contre nos porte-avions. [...]

« Entre-temps, nos bombes faisaient mouche. J'ai redressé à la hauteur des mâts, trouvé l'ouverture dans leur écran de défense et plongé au ras des flots, m'imaginant que tout tir dirigé contre moi serait aussi dirigé contre leurs propres vaisseaux. Leur DCA devait être sacrément occupée ailleurs, parce que j'ai traversé leur écran avant d'avoir noté des éclats derrière moi. Avec la manette des gaz pratiquement encastrée dans le tableau de bord, j'ai eu la chance d'éviter le contact avec la mort en changeant d'altitude et en zigzaguant sans arrêt.

« Ce ne fut pas trop compliqué de trouver le cap de retour et, quand j'ai levé la tête de mes cartes, des traçantes ont frappé l'eau tout autour de l'avion. Presque tout de suite après, mon mitrailleur arrière, W. G. Chochalousek, a ouvert le feu. Puis un Zéro jap m'a dépassé plein pot. Un coup d'œil furtif m'a fait découvrir un autre Zéro derrière, au-dessus et sur la gauche, prêt à attaquer. Restant à 6 m au-dessus de l'eau, j'ai attendu que l'assaillant entame sa passe en piqué, puis j'ai brutalement viré dans sa direction. Non seulement, cela l'a obligé à effectuer une importante correction de tir, mais cela a donné plus de champ à mon mitrailleur. Il s'en est suivi une poursuite de cinq minutes environ avec d'abord un Zéro attaquant par la droite, puis un second par la gauche. Chaque fois, je répétais

la même manœuvre, et Chochalousek tirait constamment. Tout à coup, une rafale d'un Jap a semblé engloutir tout l'avion. Le côté gauche de mon habitacle était fracassé, et j'ai cru que mon épaule gauche avait été écrasée par un marteau-pilon. Sans aucun doute, la fin était proche. Après deux ou trois secondes, je me suis rendu compte qu'il n'y avait plus aucun bruit à l'exception du ronronnement du moteur du vieux Dauntless. Attrapant l'interphone, j'ai appelé Chochalousek, mais je n'ai pas eu de réponse. J'avais du mal à me retourner avec la douleur qui me paralysait l'épaule et le bras gauches, mais j'ai fini par y arriver et j'ai aperçu le mitrailleur, regardant droit devant lui, armes intactes et prêtes à ouvrir le feu. Il avait abattu l'un des deux Zéro (probablement celui qui nous avait touchés), et l'autre avait décidé de laisser tomber. Nous avons découvert que notre appareil avait été touché à 55 reprises. »

AKAGI : 10H24-10H29
L'ATTAQUE DE BEST

Pendant ce temps, Best et ses deux ailiers, *Lieutenant (jg)* Edwin J. Kroeger et *Ensign* Frank T. Weber, piquent sur l'*Akagi*. À leur grande stupéfaction, la DCA reste muette et les Zéro introuvables. Arrivant par le nord-ouest, les trois SBD prennent le « toit plat » par son flanc bâbord, alors que le bâtiment amorce un virage malencontreux sur tribord. Sans aucune gêne extérieure, Best pousse le manche en avant à 10h26 pour exécuter « [sa] plus belle attaque en piqué de toute la guerre ». Sa bombe de 500 kg touche exactement là où il faut : en plein sur l'élévateur central, pénétrant dans le hangar et explosant au milieu des Type 97 ! Le souffle est tel qu'un ou deux Zéro qui se trouvent sur le pont d'envol sont balayés à la mer. En quelques minutes, le feu se propage d'avion en avion, faisant exploser les réservoirs d'essence et les bombes. La bombe de Kroeger tombe dans la mer à une dizaine de mètres de la proue à bâbord et celle de Weber traverse un filet de protection le long du pont d'envol pour finir sa course dans l'eau près des gouvernails, provoquant un geyser de plus de 20 m de haut qui détruit les antennes radio.

Bien que sévèrement endommagé, l'*Akagi* peut encore faire route à plus de 20 nœuds, mais ses gouvernails bloqués par l'onde de choc de l'explosion de la bombe de Weber, il tourne en rond. Son avenir est fortement compromis.

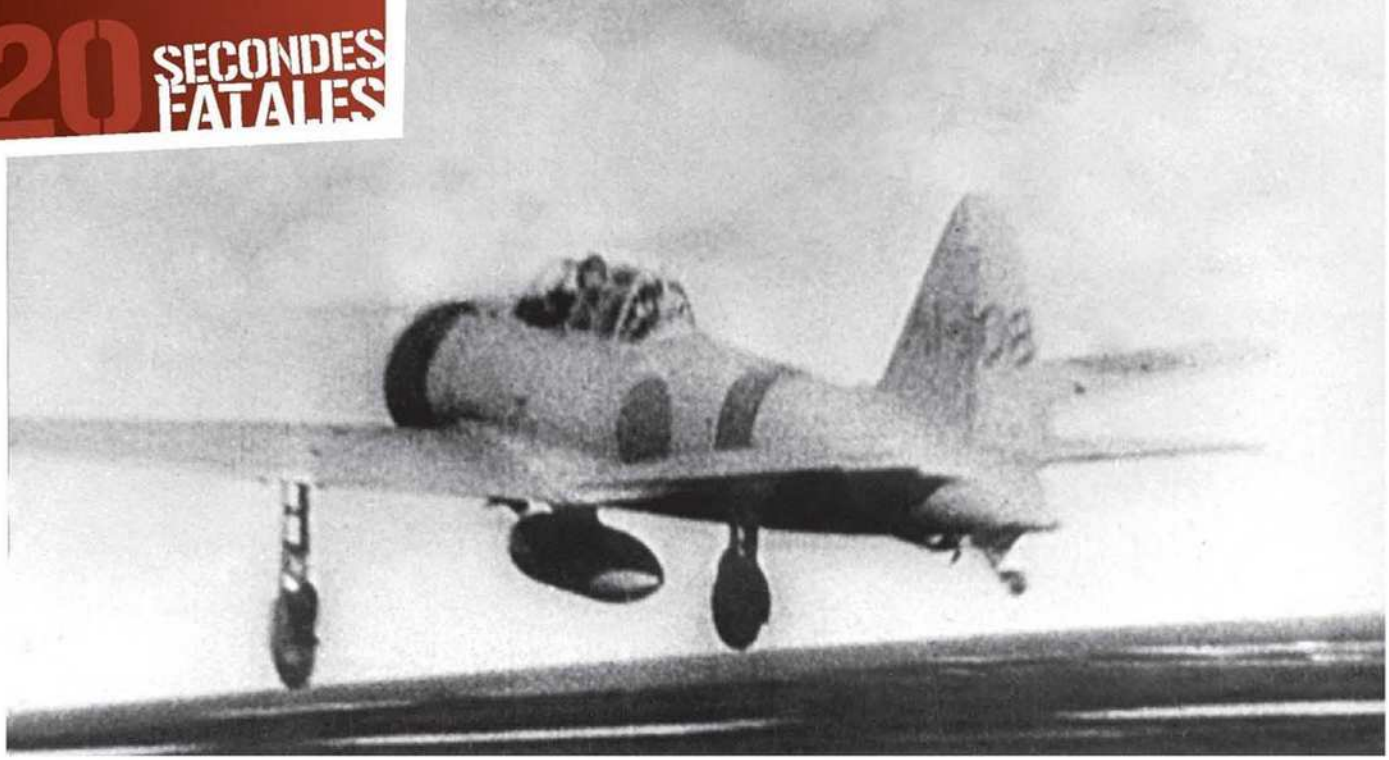
SÔRYÛ : 10H24-10H30
L'ATTAQUE DE LESLIE

Lance Massey a bien calculé son affaire pour que les deux formations offensives du *Yorktown* se présentent de manière à exécuter une attaque coordonnée. Tandis que la *Torpedo Three* se débat au milieu des Zéro pour s'approcher du *Hiryû* (voir chapitre précédent), arrivent les SBD de Leslie. À peu près au même moment que McClusky, celui-ci constate que les Zéro sont aux abonnés absents :

« Un fait est remarqué au moment où nous avons préparé notre attaque en piqué, il n'y avait pas un chasseur jap pour nous gêner. Nous avons attribué cela à la crainte qu'inspiraient les torpilleurs aux Japs en raison de la défaite qu'ils leur avaient infligée dans la mer de Corail. »

C'est sans opposition que la *Bombing Three* se place en position idéale pour larguer ses bombes de 500 kg sur le porte-avions le plus proche. Leslie a divisé sa formation pour attaquer sous deux angles différents. Des nuages masquent les SBD jusqu'à 3 000 m. Absorbées par la bagarre qui se déroule quelques kilomètres plus au sud, les vigies aperçoivent une partie des bombardiers beaucoup trop tard. À 10h24, un cri résonne sur la passerelle du *Sôryû* : « Bombardiers en piqué ennemis, trou dans les nuages. » Le commandant fait mettre la barre à bâbord toute, mais, ce faisant, il expose son flanc au second élément de la VB-3, que personne ne voit arriver.

▼ L'équipage *Lieutenant* Harold S. Bottomley Jr. (*Executive Officer* de la VB-3) et *Aviation Radioman 2nd class* Daniel F. Johnson à bord de l'avion (BuAer 03246) avec lequel ils ont participé à l'attaque du 4 juin 1942. À cette époque, il portait le code tactique « 10 ». La VB-3 ayant été transférée à l'USS *Saratoga* après la bataille de Midway, l'avion a reçu le numéro « 37 » ; Bottomley et Johnson entreront à nouveau en action au-dessus des îles Salomon, le 24 août 1942. (Museum of Naval Aviation)



Leslie, qui, comme on l'a dit précédemment, a perdu sa bombe peu après le décollage, entraîne ses hommes, puis s'écarte au dernier moment. La suite, il l'a rapportée dans son compte rendu :
« La *Bombing Three* commença son approche par le nord avec comme objectif un très gros porte-avions de 25 000 tonnes, probablement l'*Akagi* [c'est en fait le *Sôryû* – NDA]. Le pont arrière était couvert d'avions. Dès qu'elle aperçut nos avions, la cible vira à 90° à gauche vers le nord afin de lancer ses avions, et les flancs du porte-avions s'embrasèrent du tir de toutes les batteries de DCA. Aucune opposition ne fut rencontrée en altitude de la part des chasseurs ennemis. Le signal de l'attaque fut donné, et chaque appareil de la VB-3 commença son piqué à intervalle régulier au moment où le premier avion ennemi était lancé. Tous les pilotes maintinrent un piqué stable en visant une ligne allant de la proue à la poupe de la cible. Le Lt (jg) Holmberg, 3-B-2, fut le premier à bombarder, et sa bombe tomba en plein milieu des avions massés à l'arrière, transformant le pont arrière en un rideau de flammes. Un chasseur fut soufflé par-dessus bord au moment où il était lancé. Cinq coups directs et trois proches furent comptés immédiatement après. 3-B-14 et 3-B-15, en voyant le porte-avions si durement touché et en flammes, se déportèrent au-dessus d'un petit croiseur, mettant une bombe légèrement à côté et une au but. 3-B-12 et 3-B-16 firent de même sur un gros cuirassé et mirent une bombe sur l'arrière et une légèrement à côté.
« L'altitude de lancement fut environ de 750 m, et la ressource fut effectuée en direction du nord-est avec de violentes manœuvres à pleine vitesse au ras de l'eau au milieu d'une puissante DCA. 3-B-8 rapporta avoir été attaqué par un hydravion biplan, probablement un Kawanishi 95, sans dommage. Treize bombes Mk. 13 de 1 000 livres avec des fusées Mk. 21 et Mk. 23 furent lancées, les quatre autres ayant été perdues, comme indiqué précédemment.
« Le porte-avions était un gigantesque brasier et sans nul doute condamné, le cuirassé laissait échapper une fumée sur l'arrière, et le petit croiseur attaqué avait stoppé les machines et s'enfonçait légèrement par l'arrière, mais il ne brûlait pas. Tous les appareils de la *Bombing Three* regagnèrent le USS *Yorktown* à 11h15 sans avoir subi le moindre dommage. »
La première bombe tombe sur tribord avant, près du château. La seconde atterrit en plein milieu du pont, pénétrant jusqu'au hangar inférieur, où elle provoque une violente déflagration au milieu des Type 97, qui secoue le bâtiment et fait stopper les machines. Une troisième troue le pont arrière. Les bombes ont explosé dans chacun des trois compartiments coupe-feu, condamnant irrémédiablement le bâtiment et tuant instantanément près d'un tiers de son équipage. Les incendies, désormais incontrôlables, se propagent rapidement aux soutes de carburant aviation et aux dépôts de stockage des bombes et des torpilles. Un quart d'heure plus tard, il est clair que le *Sôryû* ne pourra pas être sauvé, et son commandant donne l'ordre d'abandonner le navire.
En deux minutes, Nagumo vient de perdre les trois quarts de sa force offensive.

DES PONTS BONDÉS D'AVIONS

En donnant son témoignage [3] de l'attaque de l'*Akagi* du côté réception, Fuchida Matsuo livre une version étonnante :
« Les préparatifs d'une contre-attaque contre l'ennemi avaient continué à bord de nos quatre porte-avions tout au long des attaques des torpilleurs américains. L'un après l'autre, les avions montaient des hangars et étaient rapidement positionnés sur le pont d'envol. Il n'y avait pas de temps à perdre. À 10h20, l'amiral Nagumo donna l'ordre de lancer dès que tout serait prêt. Sur le pont de l'*Akagi*, tous les avions étaient en place, moteurs tournants. Le grand navire commença à virer dans le vent. Dans cinq minutes, tous ses avions seraient lancés.
« Cinq minutes ! Qui auraient pu croire que le sort de la bataille allait complètement basculer pendant ce laps de temps ?
« La visibilité était bonne. Cependant, des nuages se formaient vers 3 000 m, et, malgré quelques éclaircies passagères, ils permettaient à des avions ennemis de dissimuler leur approche. À 10h24, l'ordre de départ arriva de la passerelle par le circuit phonique. L'officier de pont abaissa un drapeau blanc, et le premier Zéro prit de la vitesse et s'élança. À cet instant, une vigie cria *"Hell-divers"*. Je levai les yeux et aperçus trois avions ennemis noirs en train de piquer sur notre navire. Des mitrailleurs parvinrent à lâcher quelques rafales frénétiques, mais il était trop tard. Les silhouettes rondelettes des bombardiers américains Dauntless grossirent rapidement, puis un certain nombre d'objets noirs se mirent à flotter d'une manière inquiétante sous leurs ailes. Des bombes ! Elles venaient droit sur moi ! Je me jetai sans réfléchir à plat ventre sur le pont et rampai à l'abri d'une plaque de protection d'un poste de commandement.
« Le hurlement terrifiant des bombardiers en piqué m'arriva en premier aux oreilles, suivi par le déchirement d'une bombe explosant au but. Il y eut un éclair aveuglant, puis une seconde explosion beaucoup plus forte que la première. Je fus secoué par un terrible souffle de vent chaud. Il y eut encore un autre choc, mais moins sévère, apparemment un coup à côté. Puis un étrange calme revint. Les canons avaient cessé de tirer. Je me relevai et regardai le ciel. Les avions ennemis étaient déjà hors de vue. »
Dans son compte rendu de mission, McClusky évoque, lui aussi, des « ponts bondés d'avions » et, dans le sien, Leslie parle « d'avions sur le pont arrière », sans autre précision.

Voilà qui est fort surprenant, car, comme on l'a vu dans les chapitres précédents, la *Kidô Butai* était loin d'être prête à lancer sa vague d'assaut lorsque les SBD ont surgi. L'urgence du moment était d'accueillir les avions américains avec tous les égards dus à leur rang, et, depuis la toute première attaque des TBF de Midway, les Zéro qui décollaient et ceux qui appontaient ont dansé un incessant ballet sur le pont des quatre porte-avions. Entre 07h05 et 10h24, ces derniers ont procédé au lancement de 71 Zéro des patrouilles de protection et à l'appontage de 46 autres, sans parler de la réception de la vague de Tomonoga à son retour de Midway. Si les Zéro, dont les hangars se trouvaient à l'avant, pouvaient décoller d'une partie du pont (avec un vent de force moyenne et un porte-avions frisant les 30 nœuds, un Zéro n'avait guère besoin de plus de 50 m pour prendre l'air), il était absolument impossible de les faire apponter avec une vague d'assaut stationnée sur le pont arrière.

Dans la mesure où il faut au minimum trois quarts d'heure pour faire monter une formation complète depuis les hangars et un quart d'heure pour chauffer les moteurs (préparatif impossible dans les hangars non ventilés), pour lancer à 10h20, les ponts auraient dû être fermés au trafic à partir de 09h20. Comme le démontre le journal de bord de l'*Akagi*, ce n'était absolument pas le cas (deux lancements et deux appontages de patrouilles de protection pendant ce laps de temps).

En tout état de cause, si les SBD n'avaient pas mis dans le mille, il est absolument évident que la vague d'assaut n'aurait jamais pu partir avant celle que lancera le *Hiryû*, maintenant le seul porte-avions intact – à 10h54 ! Et encore, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, celle-ci est-elle réduite au strict minimum, ce qui a dû aider à accélérer le mouvement.

Ce que McClusky et Leslie ont vu, ce sont sans nul doute des Zéro des patrouilles de protection en cours de rotation ; dans la chaleur de l'action, cette « multiplication des petits Zéro » est fort compréhensible, car dénuée d'arrière-pensée.

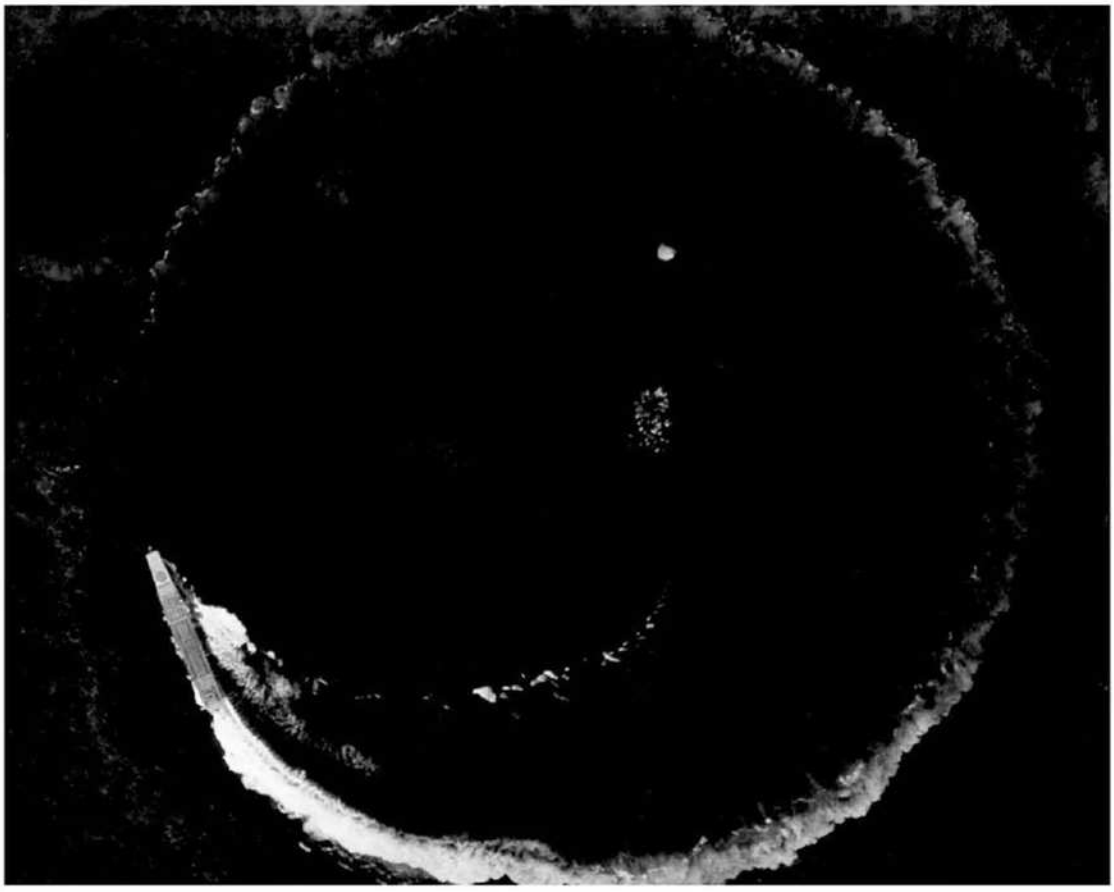
Le témoignage de Fuchida est, en revanche, nettement plus suspect et ressortit davantage à une tentative d'incriminer « la faute à pas de chance » (« Vous vous rendez compte ? Nous étions juste sur le point de lancer ! ») de manière à ne pas présenter l'état-major de la *Kidô Butai* comme une bande de personnages pusillanimes et dépassés par les événements. Or, Fuchida, précision utile, fait partie de l'état-major de Nagumo ! On peut imaginer son état d'esprit pendant le trajet du retour jusqu'au Japon de l'ex-*Kidô Butai*, le fer de lance, la fierté de la Marine impériale… Là encore, la nécessité de pousser la poussière sous le tapis a fait loi, car, ainsi que le dit si justement Paul Dull [4] : « Pour un Japonais, la phrase *"Ko narimashita"* – ça s'est passé comme ça – est socialement plus acceptable que *"Ko shimashita"* – j'ai fait ça comme ça. » La version de Fuchida (*Ko narimashita*) sera plus « politiquement correcte » que celle de Yamamoto (*Ko shimashita*), qui prendra sur lui l'entière responsabilité du désastre devant l'empereur.

Les lois sociales nippones sont plus impénétrables que les porte-avions de la *Kidô Butai*. ■

◤ Un chasseur Type 0 au décollage du porte-avions *Akagi*, lors de l'attaque de Pearl Harbor, le 7 décembre 1941 (heure américaine). On note que le pilote a rehaussé son siège pour mieux diriger cette manœuvre délicate. (US NARA)

▲ L'un des Dauntless de l'*Enterprise*, qui portent un coup décisif à la marine impériale japonaise en mettant hors de combat les porte-avions *Kaga*, *Akagi* et *Sôryû* ce 4 juin 1942. (US NARA)

▶ Le *Sôryû* manœuvre violemment à haute vitesse pour éviter les bombes des B-17 (voir Chapitre IV). Le pont d'envol est absolument vide, à l'exception d'un unique Zéro sur la poupe. (US NARA)



[3] *Midway: The Battle that Doomed Japan* – M. Fuchida & M. Okumiya – Naval Institute Press, Annapolis, 1955.

[4] *A Battle History of the Imperial Japanese Navy 1941-1945* – P. S. Dull – Naval Institute Press, Annapolis, 1978.

CHAPITRE 10

L'EMPIRE CONTRE-ATTAQUE

« Rappelez-vous que la mort peut survenir à tout moment. Aucun de nous n'est indispensable. Les difficultés viendront après. Le moment est venu de faire notre devoir. »

Lieutenant de vaisseau Tomonaga Jôichi, commandant du groupe aérien du *Hiryû*.

▲ L'*Akagi* se prépare à lancer sa première vague sur Pearl Harbor, le 7 décembre 1941. (US NARA)

À 10h45, le contre-amiral Abe Hiroaki, commandant la 8e Division de croiseurs, avise Yamamoto de l'ampleur du désastre : « Incendies sur *Kaga*, *Sôryû* et *Akagi* suite attaques avions ennemis terrestres et embarqués. *Hiryû* engagera porte-avions ennemis. Nous retirons vers le nord pour regrouper nos forces. » Il ajoute une sorte de *post-scriptum* à l'attention de l'amiral Yamaguchi : « Attaquez porte-avions ennemis. »

HIRYÛ : 11H00
LANCEMENT DE LA VAGUE D'ASSAUT

Déjà rendu livide par ses crampes d'estomac, Yamamoto se crispe à la lecture de ce message, mais ne laisse transparaître aucune émotion. Averti par la même occasion que le dernier hydravion de reconnaissance dépêché par le *Chikuma* a repéré cinq croiseurs et cinq destroyers de plus, il demande aussitôt que le *Ryûjô* et le *Junyô*, qui appuient les débarquements aux Aléoutiennes, fassent route sur Midway. Avec trois porte-avions et sept cuirassés, la Marine impériale peut encore espérer redresser la situation. Mais il sait aussi que ces porte-avions auront besoin de plusieurs jours pour combler l'écart de 2 500 km qui les sépare de Nagumo. A-t-il vraiment admis que la situation de la *Kidô Butai* est désespérée, que le temps lui manque pour lui venir en aide et que s'entêter ne fera qu'empirer les choses ?

Pourtant, désespérée, la situation l'est pour les trois porte-avions touchés à mort.

À 10h45, le cœur gros, Nagumo finit par accepter de quitter l'*Akagi* pour transférer son pavillon sur le destroyer *Nagara*. Fuchida, grièvement blessé par une ultime explosion, est sauvé *in extremis* par une équipe de secours qui l'embarque sur la chaloupe de l'amiral.

Au même moment, le « pacha » du *Sôryû*, le capitaine de vaisseau Yanagimoto Ryûsaku, donne l'ordre d'évacuation de son bâtiment. Sur le *Kaga*, la disparition brutale de tout l'état-major plonge le reste des officiers dans la confusion la plus totale ; tout le monde comprend que le navire est perdu, mais personne ne sait qui doit en commander l'abandon.

Sur le *Hiryû*, le contre-amiral Yamaguchi Tamon n'a pas besoin de l'admonestation d'Abe pour savoir ce qu'il a à faire. Il a déjà convoqué son état-major pour décider des mesures à prendre. Des quatre porte-avions, c'était le sien qui était dans la situation la plus favorable pour lancer cette fameuse vague d'assaut, qui, par la force des choses, va se réduire à sa seule contribution. Or, la situation est loin d'être réjouissante : il ne dispose que de 64 appareils, soit 10 Type 0, 9 Type 97 et 18 Type 99, plus 27 Type 0 en patrouilles de protection, la plupart orphelins de leur porte-avions d'origine, soit le quart des effectifs de la *Kidô Butai* au petit matin de cette maudite journée.

Pour cette mission, ne sont disponibles immédiatement que les 18 Type 99, probablement tous réarmés avec des bombes de 250 kg antiblindage, mais ce n'est pas une certitude. Le commandement de la mission est confié au lieutenant de vaisseau Kobayashi Michio, qui mènera personnellement la première section, la seconde étant placée sous les ordres de son adjoint, le lieutenant de vaisseau Yamashita Michiji – deux grands experts du bombardement en piqué. Le lieutenant de vaisseau Shimegatsu Yasuhiro commandera la section des 6 Type 0 de l'escorte.

C'est un état de pure frénésie qui s'empare des armuriers, des mécaniciens et des équipes de pont pour monter les avions des hangars, effectuer les dernières mises au point et préparer le lancement. Pendant ce temps, les équipages participent à un rapide briefing. Cette fois, le pont ne résonne pas des traditionnels *Banzaï !* ni des saluts bruyants et joyeux aux valeureux aviateurs ;

c'est sous le regard grave et silencieux des marins que les premiers avions défilent à 10h54. À 11h00, Kobayashi s'éloigne vers l'est.

Yamaguchi adresse un message à la flotte : « TOUS NOS AVIONS DÉCOLLENT MAINTENANT DANS LE BUT DE DÉTRUIRE LES PORTE-AVIONS ENNEMIS. »

À 11h10, le *Chikuma* 5, un autre hydravion Type 0 (« Jake ») lancé pour relever le fameux *Tone* 4, signale : « ENNEMI RELÈVEMENT 70°, DISTANCE 150 KM DE NOTRE FLOTTE. » Personne ne le sait, mais cet hydravion a repéré la seconde *Task Force* américaine, celle du *Yorktown*. Ce que Yamaguchi comprend, toutefois, c'est que l'ennemi est beaucoup plus proche qu'il ne le pensait.

Malheureusement pour lui, le message du Type 2 (D4Y0 « Judy ») du *Sôryû* se perd dans l'éther. C'est bien dommage pour les Japonais, parce qu'il contenait les coordonnées de l'autre *Task Force*, celle de l'*Enterprise* et du *Hornet*, ce qui aurait permis à Yamaguchi de se rendre compte qu'il allait lutter à un contre trois. Mais aurait-ce changé quelque chose ? Nous en reparlerons plus loin.

TASK FORCE 16 : 10H40-11H45 TRISTE RETOUR AU *HORNET*

À 10h40, les porte-avions américains se tournent dans le vent, alors que les radars ont repéré le retour des premiers appareils. Jim Gray se pose sur l'*Enterprise* à la tête de ses dix F4F de la VF-6. Il est aussitôt convoqué par l'officier de renseignements, mais il n'a pas grand-chose à dire, puisqu'il n'a rien vu de l'attaque des torpilleurs et fait demi-tour avant celle des bombardiers en piqué.

À 11h15, c'est au tour de Ring et de la VS-8 d'apponter sur le *Hornet*. Comme les appareils portent encore leurs bombes, l'état-major de Mitscher comprend que quelque chose n'a pas tourné rond, d'autant qu'un seul appareil des trois autres unités (VF-8, VB-8 et VT-8) est rentré ! Ring aussi est convoqué par son officier de renseignements, mais il n'est pas d'humeur à faire la conversation et va s'enfermer dans sa cabine. Rodee, le commandant de la *Scouting Eight*, n'a aucune information particulière : ils ont volé jusqu'au point présumé de l'interception, puis la formation a éclaté ; il n'a aucune idée de ce qui est arrivé aux autres, sauf que Waldron a dû trouver les Japonais.

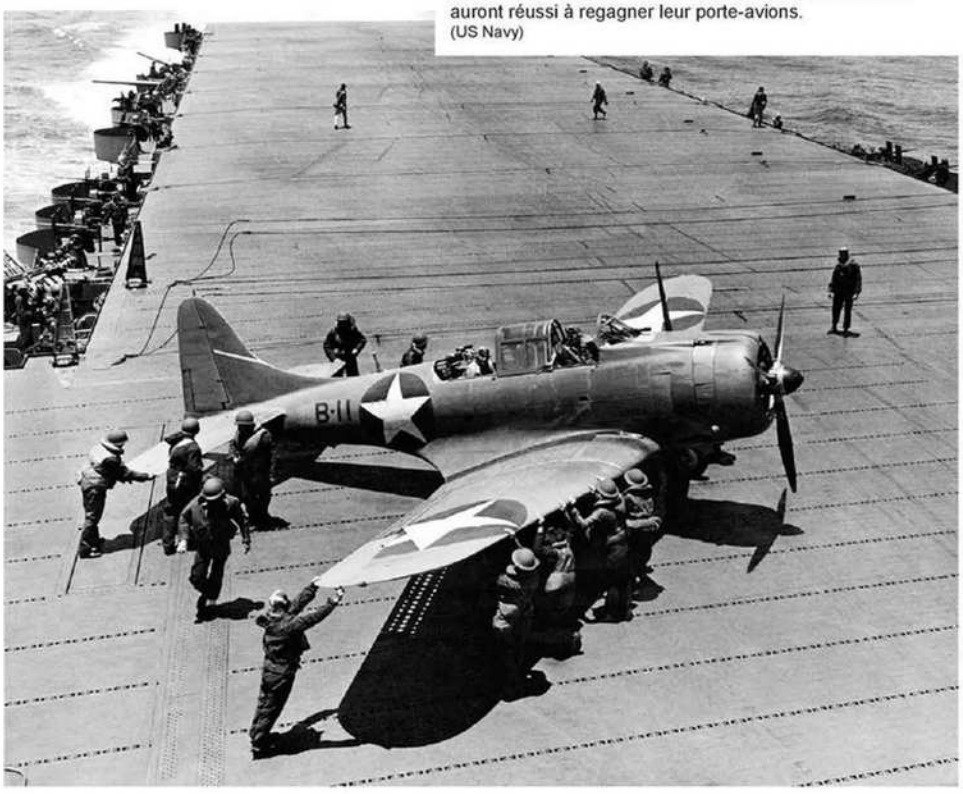
Une demi-heure plus tard, une section de trois SBD de la VB-8, conduite par le *Lieutenant (jg)* Afred B. Tucker III, se présente à son tour. Lui non plus ne sait pas où est passé le reste de son escadrille ni ce qui est advenu des autres. La situation commence à être préoccupante, quand, un quart d'heure plus tard, la radio de Midway signale l'atterrissage de onze SBD de la *Bombing Eight*, sous les ordres de Robert Johnson ; on apprendra plus tard que les trois derniers [1] ont dû amerrir en panne de carburant.

Aucun TBD de la *Torpedo Eight* ne rentrera ; on sait pourquoi. Aucun des 10 F4F de la *Fighting Eight* non plus. Ceux-ci ont fait confiance au système de radioguidage ZB pour retrouver leur chemin. Si le ZB se cale sur le signal émis par la radiobalise du *Hornet*, il ne donne aucune indication quant à la distance. En outre, la plupart des pilotes ne savent pas se servir de ce dispositif très récemment monté dans leurs avions. Totalement égarés, ils prennent leurs propres porte-avions, qu'ils aperçoivent à un moment sur leur gauche, pour ceux de l'ennemi et poursuivent leur route au sud-est en dépit d'une jauge qui tutoie la plage rouge. À partir de 10h15, ils tombent en panne et amerrissent les uns après les autres. Tous seront repêchés par les PBY de Midway sauf deux, un qui périra noyé dans son appareil et un autre qui sera porté disparu dans son canot de sauvetage.

Ainsi s'achève l'épilogue du sinistre « vol vers nulle part ». La mission de Ring a coûté la moitié de la force offensive [2] du *Hornet* et un tiers de sa capacité défensive, sans aucune contrepartie.

[1] BuAer 4576 (*Ensign* T. J. Wood), 4611 (*Ensign* F. C. Auman) et 4636 (*Ensign* T. T. Guilory).

[2] Certes, les 11 SBD de Johnson sont sains et saufs, mais tant qu'ils n'ont pas regagné leur porte-avions, ils peuvent être considérés comme hors de combat.



▼ et ▲ Triste retour du « vol vers nulle part » pour ce SBD de la VB-8 sur l'USS *Hornet*. Au moins lui et deux autres auront réussi à regagner leur porte-avions. (US Navy)

TASK FORCES 16 ET 17 : 10H40-11H45
BAINS FORCÉS

Certes, McClusky, Best et Gallaher de l'*Enterprise* ont fait leur boulot et peuvent justifier d'un bilan positif, mais leur retour sera tout aussi coûteux. Non seulement de nombreux avions ont été endommagés pendant leur attaque, mais certains vont devoir se battre contre des Zéro et la plupart avec leur jauge à essence. Pour ne rien arranger, l'*Enterprise* a dû naviguer quelque temps face au vent, c'est-à-dire au sud-est, pour lancer de nouvelles patrouilles de protection, s'éloignant de manière inattendue du point de rendez-vous avec ses avions (appelé « Point Option »).

À 11h17, le *Lieutenant* Charles R. Ware, qui commande la troisième section de la *Scouting Six*, se trouve sur le chemin du retour en compagnie de cinq autres SBD, lorsqu'il repère une formation ennemie sur ses huit heures à 300 m au-dessus de lui. C'est la vague d'assaut partie du *Hiryû* un peu plus tôt [3]. Sa section ne passe pas inaperçue aux yeux des Japonais. Shigematsu demande et obtient la permission de quitter la formation pour « punir » les Américains, pensant avoir affaire à de vulnérables torpilleurs. C'est une décision stupide, car, de toute évidence, ces appareils, qui suivent le même cap qu'eux, rentrent à leur porte-avions et ne constituent aucune menace immédiate. Elle est symptomatique du manque de discipline, de l'inconséquence et du goût immodéré pour la bagarre des pilotes de chasse japonais.

Les Zéro sont encore loin quand le moteur de l'*Ensign* Frank W. O'Flaherty se tait, sevré de carburant. Après un amerrissage forcé, lui-même et son radio-mitrailleur, l'*Aviation Machinist's Mate 1st class* Bruno P. Gaido, grimpent dans leur canot de survie. Survie, si l'on peut dire, car leur sort sera peu enviable. Recueillis par le destroyer *Makigumo*, ils seront ligotés, bâillonnés, lestés et balancés par-dessus bord quelques jours plus tard ! Ce que l'on appelle aujourd'hui un crime de guerre.

Les Zéro rejoignent les cinq SBD restants, mais comme leurs camarades au-dessus de la *Kidô Butai*, une heure plus tôt, ils tombent sur un os. Bien regroupés pour croiser les feux des mitrailleurs, les Dauntless constituent des adversaires redoutables et, surtout, difficiles à faire tomber. Pendant vingt minutes, les Japonais vont s'échiner à aligner les bombardiers dans leur collimateur. Ils réussissent enfin à en descendre un, mais deux des leurs sont touchés (premier maître Minegishi Yoshijirô et second maître Sasaki Hitoshi) et doivent rentrer au bercail ; Sasaki sera contraint à un bain forcé près d'un destroyer. Énervé et piteux, Shigematsu rompt le combat. Mais il s'est laissé entraîner trop loin et il ne parviendra jamais à rattraper la formation de Kobayashi. Ainsi, celui-ci perd-il son escorte au plus mauvais moment !

Malheureusement, Ware et ses trois équipiers ne tardent pas à utiliser leurs dernières gouttes d'essence ; deux équipages disparaîtront sans laisser de trace.

Des 16 SBD de la VS-6 partis de l'*Enterprise*, seuls 8 rentreront ; l'appareil de Gallaher sera balancé en mer comme irréparable, ainsi que celui de McClusky. Les pertes de la VB-6 s'élèvent à 9 SBD (5 disparus) et celles de la VT-6 à 11 TBD (9 disparus), ce qui donne un total de 28 avions passés par pertes et profits sur un total de 56 lancés – très exactement 50 %.

Le *Yorktown* s'en sort un peu mieux, bien qu'aucun torpilleur ne soit rentré ; la VB-3 ne perd que deux avions ayant amerri en panne d'essence (dont celui de Leslie) et la VF-3 un F4F abattu et un détruit à l'appontage.

Les pertes américaines sont donc loin d'être négligeables, avoisinant les 40 % des effectifs engagés. En attendant la réorganisation des groupes aériens, les deux *Task Forces* ne peuvent s'appuyer que sur une seule unité cohérente : la VS-5 du *Yorktwon*.

TASK FORCE 17 : 11H52-12H15
LE *YORKTOWN* EST ATTAQUÉ

Lorsque Leslie se présente à la verticale du *Yorktown*, à 11h15, les Dauntless de la *Scouting Five* encombrent le pont. Comme les SBD de la *Bombing Three* ont encore beaucoup d'essence, on leur donne l'ordre d'orbiter autour de la TF 17. Par signaux optiques, Leslie fait savoir que son escadrille a coulé un porte-avions et que deux autres ont été abandonnés en feu. Cette information primordiale aurait de quoi mettre Fletcher en liesse, s'il ne s'inquiétait pas avant tout du quatrième, apparemment intact ; il estime impératif de renouer le contact avec l'escadre japonaise avant d'envoyer une nouvelle vague d'assaut. Dix SBD de la VS-5 s'envolent rapidement, avec mission de retrouver le dernier « toit plat ».

Peu après leur départ arrivent quatre F4F de la VF-3. Imaginant qu'ils disposent de moins de réserve que lui, Leslie les laisse passer en priorité. Ils sont suivis par les deux derniers SBD de la VB-6 à bout de souffle. Le dernier avion à apponter est le F4F de Tom Cheek, endommagé au cours du combat aérien ; il rebondit sur le pont et s'écrase sur le dos après avoir arraché la barrière d'arrêt. Plusieurs minutes sont nécessaires pour nettoyer le pont. Et au moment où Leslie va enfin pouvoir se poser, le contrôleur lui demande de dégager et de s'éloigner du *Yorktown*. Il va vite comprendre pourquoi.

À 11h52, le radar du *Yorktown* a acquis un contact à 50 km au sud-ouest, se rapprochant à grande vitesse à basse altitude. Toutes les opérations en cours sont suspendues, tandis que l'équipage ferme les portes étanches et purge les conduites de carburant au CO_2. Quelques instants plus tard, le commandant Buckmaster fait pousser les chaudières à 30 nœuds.

[3] Selon les archives japonaises, la rencontre aurait eu lieu à 11h30, ce qui semble plus logique.

▼ Décollage du SBD-3 « 1 » de la VS-5, équipage *Lieutenant (jg)* N. L. A. Berger et *Aviation Chief Radioman* O. R. Phelps. (Museum of Naval Aviation)

▲ Lancement d'un F4F de la VF-3 depuis le porte-avions USS *Yorktown*. (US Navy)

Quand la formation japonaise prend de l'altitude, les Américains comprennent qu'ils ont affaire à des bombardiers en piqué. À 11h58, les 12 F4F de la VF-3 maintenus en couverture sont dirigés vers les intrus. Les 18 Type 99 se déploient en deux « V » à 3 000 m. À 12h00, une voix anonyme informe Yamaguchi : « BOMBARDONS PORTE-AVIONS ENNEMI. »

Les Japonais sont encore à une vingtaine de kilomètres quand la *Fighting Three* engage le combat. Le *Lieutenant (jg)* Elbert S. McCuskey fonce littéralement « dans le tas » de front, traversant la formation japonaise, qui, surprise par la violence de l'agression, s'égaille dans le ciel. La suite se transforme en une mêlée confuse avec, comme le note le commandant Buckmaster, « de nombreux avions [qui] tombent dans toutes les directions, beaucoup en flammes ». La VF-3 revendique 17 victoires, le *Lieutenant (jg)* Arthur J. Brassfield et McCuskey se distinguant avec respectivement 4 et 3 bombardiers en piqué homologués. Brassfield, qui a déjà 2,33 victoires à son actif, devient le 4e as de l'US Navy, moins de deux heures après son *Skipper* ; il ne sera pas le seul de la journée.

Finalement, huit « Val » parviennent à échapper aux chasseurs (ce qui n'en fait donc que 10 aux Wildcat). L'un d'entre eux explose sous l'effet d'un coup direct de la DCA au moment d'entamer son piqué. Un autre est découpé en trois morceaux par un obus ; toutefois, sa bombe, libérée par le choc de l'explosion, tombe… en plein milieu du pont d'envol, explose à l'impact et creuse un trou de 4 m de diamètre, tuant ou blessant tous les servants d'un affût quadruple derrière le château.

Le suivant est également haché menu par les batteries antiaériennes, sa bombe s'abîmant dans l'eau. En revanche, celle lancée par le maître Nakazawa Iwao traverse le pont d'envol en avant du château, pénètre dans le pont inférieur et explose près de la salle des machines, mettant deux des huit chaudières hors d'usage. Le souffle en éteint cinq autres, coupant toute force motrice au *Yorktown*, ce qui le prive de la possibilité de manœuvrer.

▼ Elbert McCuskey, dans une tenue peu réglementaire, exécute de petits travaux de couture sur son pantalon dans la salle d'opérations de l'USS *Intreprid* (CV-11) en octobre 1943. On ne sait pas qui lui a troué… (US Navy)

ELBERT S. « SCOTT » McCUSKEY

Né à Little Rock (Arkansas), en février 1915, Scott McCuskey suit des études universitaires avant de s'engager dans la Marine pour devenir pilote à l'âge de 23 ans. Il décroche ses ailes en octobre 1939 avec le grade d'*Ensign*. D'abord affecté à la VS-41 sur l'USS *Ranger*, il passe à la chasse avec la VF-42 sur l'USS *Yorktown*, en juillet 1941. Devenu *Lieutenant (jg)*, il obtient ses premières victoires avec cette unité, dont les pilotes viennent renforcer la VF-3 fin mai 1942.

Le *Lieutenant Commander* C. C. Ray, officier des transmissions du *Yorktown*, se souvient bien de ce personnage haut en couleur, en particulier quand il a revendiqué sa première victoire au large des îles Gilbert, le 1er février 1942 :

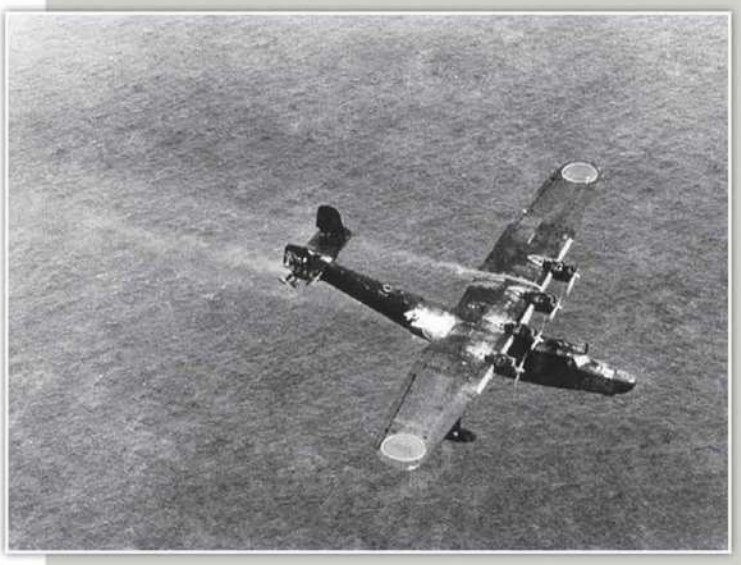
« Cet après-midi-là, nous avons descendu un patrouilleur quadrimoteur. Je ne crois pas qu'il nous avait aperçus, parce que nous ne l'avons vu que quand il est sorti des nuages. L'interception a été conduite par le directeur de la chasse. L'*Ensign* McCuskey l'a rapidement abattu et a annoncé à la radio : *"Je lui ai troué le cul."* Cela a été rapporté à sa fiancée, qui a écrit qu'elle espérait qu'il améliorerait son langage. La dernière fois que je l'ai vu [juillet 1942], son avion portait sept drapeaux japonais. Je ne sais pas s'il a amélioré son langage depuis, mais son adresse au tir incontestablement. »

Le matin du 4 juin 1942, McCuskey fait partie d'une patrouille de protection en attente sur le pont du *Yorktown* :

« À 11h50, alors que j'attendais d'être lancé, assis dans mon avion, je me suis branché sur la fréquence du contrôle de la chasse. Le contrôleur semblait surexcité. Notre radar avait repéré des échos à une cinquantaine de kilomètres. Ils venaient droit sur nous. Nos douze appareils devaient être conduits jusqu'à leur point de rendez-vous sur bâbord avant à une altitude de 300 m. Quand j'ai décollé, j'ai aussitôt viré à droite en grimpant pleins gaz pour prendre directement la route d'interception. Les avions ennemis approchaient par notre quart tribord arrière.

« Devant moi, mais plus bas, je voyais le *Lieutenant* Bill Woollen avec le *Lieutenant* Bill Barnes qui avaient pris la même direction. Sans que je le sache, l'*Ensign* Harry Gibbs me suivait et tentait de me rattraper. Je grimpais plus vite que Woollen et Barnes. Droit devant moi, j'ai aperçu les bombardiers japonais – dix-huit bombardiers en piqué Aichi D3A "Val" – à une altitude de 2 000 à 2 500 m. Ils étaient plus haut que moi et m'arrivaient droit dessus. Woollen et Barnes étaient 300 m plus bas que moi, mais toujours devant. Tout à coup, ils ont effectué une chandelle pour attaquer les "Val" par en dessous. Ils ont ouvert le feu à la limite de la portée de leurs armes. Nos six mitrailleuses étaient réglées pour converger deux par deux à 250, 300 et 350 m – une sorte de balayage. J'ai vu leurs traçantes monter vers les "Val", mais elles étaient très dispersées. Woollen et Barnes ont dégagé par le côté droit de la formation japonaise. Aucun avion n'a été abattu ni même apparemment endommagé. Maintenant, c'était mon tour. Ils étaient tous à moi !

◥ Rétabli de sa mésaventure, l'*Ensign* George H. Gay, accroupi sur l'aile, discute avec Scott McCuskey, dont le sourire en dit long sur la fierté de voir son palmarès s'étaler sous son cockpit. (US Navy)



▼ Un Kawanishi H6K "Mavis" mis en flammes par un patrouilleur américain fin juillet 1944. C'est un hydravion de ce type qui a constitué la première victoire de Scott McCuskey. (US NARA)

« J'ai atteint l'altitude des "Val". Ils volaient en deux formations distinctes en forme de "V" – neuf appareils dans chaque division, disposés en trois courts "V" de trois. La division qui fermait la marche était un peu plus haute que la première et suffisamment espacée pour que je puisse me glisser entre les deux – si je me débrouillais bien. Je me suis dit : *"Mon Dieu ! Quelle occasion !"* C'était un rêve. Il y a une grande différence entre attaquer des bombardiers et combattre des chasseurs. Les bombardiers étaient à 12 km du *Yorktown* avant que j'aie peu aligner dans mon collimateur le "Val" le plus proche à ma gauche. Je me suis rapproché à 100 m avant d'ouvrir le feu. Pour éviter d'être percuté par les avions de la seconde division, je suis venu à une distance représentant la longueur d'un avion derrière lui. Glissant sur l'aile, j'ai ratissé l'ailier intérieur du "V" droit, puis l'ailier extérieur du même dispositif. Pendant tout ce temps, à cause de mon faible angle d'attaque, mes tirs traversaient toute la division jusqu'aux avions de tête. Avec mes six mitrailleuses de .50 crachant le feu, je me suis tracé mon chemin à travers toute la division.

« J'aurais voulu les descendre tous en même temps, mais je devais me concentrer, ne serait-ce qu'un moment, sur un seul à la fois. En traversant les sections arrière de la première division, je basculais mon aile gauche violemment pour pouvoir glisser. Cette manœuvre me donnait une à deux secondes de tir concentré sur un seul avion. Je n'utilisais pas mon collimateur, je tirais à bout portant. En évoluant entre les deux divisions, j'évitais la concentration du tir des mitrailleurs. Ils arrivaient si près du navire que j'ai pensé que je pourrais être plus efficace si j'attaquais les premiers avions. Je ne me souciais pas de leurs mitrailleurs arrière, mes six .50 ne leur laissaient aucune chance. En outre, ces "Val" se préparaient à attaquer mon navire, et je ne pouvais pas laisser faire une chose pareille. J'éprouvais un vif sentiment de loyauté envers l'équipage du *Yorktown* et les hommes de mon escadrille, comme tous les autres pilotes. Ce navire avait été notre chez nous pendant environ une année. Ses marins dépendaient de nous. Nous étions tous très motivés, en particulier depuis le moment où nous avions entendu l'officier Air donner l'ordre, *"Pilotes de chasse, à vos avions"*, en même temps que les derniers mots des chefs mécanos, *"Ramenez-en un pour moi."*

« Alors que je traversais la première division, deux "Val" de la section de tête ont grimpé en chandelle sur la droite pour venir à l'arrière de la

PALMARÈS D'ELBERT S. McCUSKEY

01.02.42	0,5	Hydravion quadrimoteur	VF-42	Îles Gilbert
08.05.42	1	Zéro	VF-42	Mer de Corail
04.06.42	3	Bombardiers en piqué	VF-3	Midway
	2	Zéro		
19.06.44	1	« Zeke »	VF-8	Orote
21.09.44	3	« Oscar »	VF-8	Luçon
12.10.44	2	« Zeke »	VF-8	Shinshika
	1	« Nick »	VF-8	Taien

Total : 13,5 confirmées.

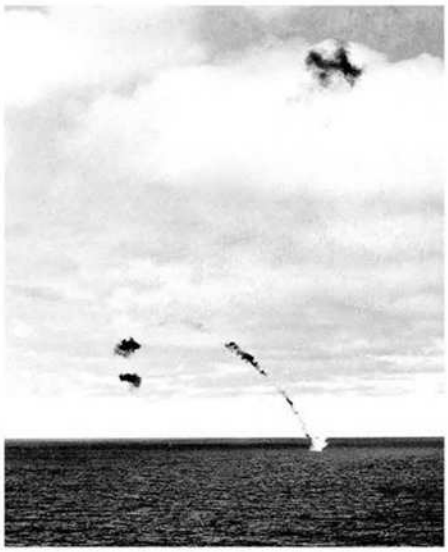
division. L'un des deux devait être le chef d'escadrille. Je les ai imités et ai ouvert le feu sur l'ailier. Cette manœuvre m'a amené droit sur la route de la seconde division. Au moment où j'ai viré (12h02, selon le radar du *Yorktown*), l'air a semblé exploser de "Val" se dispersant dans toutes les directions. On m'a dit plus tard qu'il y avait eu un gros écho sur l'écran du radar. Tout ce que je voyais, c'étaient des avions défiler devant moi, à moins d'une dizaine de mètres parfois. J'étais en plein milieu, tirant au jugé des rafales d'une ou deux secondes.

« J'avais commis une erreur. Je n'aurais dû utiliser que quatre de mes mitrailleuses et garder les deux autres en réserve. J'aurais pu le faire, mais je ne l'avais pas fait. J'ai tiré sur quatre ou cinq "Val" à rapides intervalles, quand, tout à coup, mes armes se sont tues. Au même instant, j'ai entendu quelque chose frapper mon aile gauche. J'étais en virage à droite et j'ai regardé par-dessus mon épaule gauche. J'ai vu deux "Val" dans ma queue. Le leader – probablement le chef d'escadrille revenu engager un combat tournoyant avec moi – me tirait dessus avec ses 7,7 de capot. Tout de suite, je suis parti en piqué en effectuant un virage serré sur la droite. Je me suis défait facilement de mes assaillants. Il n'y avait aucun avion qui pouvait suivre un Wildcat en piqué.

« En redressant, j'ai jeté un regard sur l'eau. J'ai aperçu de nombreux cercles concentriques, certains réguliers, d'autres irréguliers. Je pense que les réguliers indiquaient que certains "Val" avaient largué leurs bombes pour engager le combat avec moi et que les irréguliers avaient été causés par les avions que j'avais descendus. Je n'avais aucune idée du nombre que j'avais détruit. J'ai revendiqué 3 sûrs et 3 probables. L'*Ensign* Gibbs, qui m'avait suivi, écrira par la suite dans son rapport qu'ils *"tombaient comme des mouches"*. »

Il recevra le crédit de 3 victoires sûres et 3 avions endommagés, portant son palmarès à 4,5 victoires. Les deux Zéro qu'il revendique l'après-midi font de Scott McCuskey l'un des tout premiers as de l'US Navy.

En juillet 1942, il est retiré des opérations pour devenir instructeur. Il recevra de nombreuses décorations ainsi qu'une lettre de recommandation. Il finit la guerre avec le grade de *Lieutenant Commander* comme officier exécutif de la VF-8 sur le USS *Bunker Hill*. Il participera à la guerre de Corée et prendra sa retraite comme *Captain* en juillet 1965. Elbert McCuskey décédera à l'âge de 82 ans.



▶ Un bombardier en piqué Type 99 abattu par la DCA américaine. (US Navy)

▼▼ et ▼ « *Hit !* » Le Yorktown vient d'encaisser trois bombes larguées par les Aicha Type 99 « Val » de l'*Hiryû*. Les dégâts sont considérables et obligent Fletcher à transférer sa marque à bord du croiseur USS *Astoria*. (US Navy)

Si les deux pilotes suivants ratent de peu la cible, le maître Nakagawa Shizuo, qui, curieusement, arrive en semi-piqué, plante sa bombe sur le côté droit de l'ascenseur n° 1 ; en explosant dans sa cage, elle cause de gros dégâts matériels aux citernes d'essence aviation, mais, grâce aux précautions prises par l'équipage, celles-ci ne prennent pas feu.

Sur ces entrefaites, les quatre Zéro restants de Shigematsu arrivent enfin sur les lieux. Ils tombent sur un nouvel os : les F4F de la VF-3, peu décidés à s'en laisser compter. Dans la furieuse empoignade qui s'ensuit, trois Zéro finissent au bain pour la destruction d'un unique Wildcat. Seul rescapé de sa formation, Shigematsu s'échappe par la petite porte et file vers son porte-avions.

Quoique coûteuse (14 Type 99 abattus sur 18 et 5 Zéro sur 6), l'attaque a été menée de main de maître, de quoi laisser rétroactivement d'amers regrets aux Japonais de ne pas l'avoir exécutée plus tôt dans la matinée, quand il en était temps encore. Sur les sept appareils qui ont bombardé, on compte trois coups au but et deux proches. Personne n'a vu ce qui est arrivé à Kobayashi ; il a juste disparu après avoir adressé un ultime message à Yamaguchi : « INCENDIE SUR UN PORTE-AVIONS. » Les quatre Type 99 survivants mettent le cap sur le *Hiryû* en volant le plus bas possible, porteurs d'excellentes nouvelles pour leur amiral. Compte tenu de l'état dans lequel ils ont laissé le porte-avions américain, en feu et machines arrêtées, il est certain qu'il est condamné.

▲ Les pompiers du *Yorktown* tentent d'éteindre le brasier allumé par les bombes des Type 99 sur le pont. (US Navy)

▼ L'*Ensign* Daniel C. Sheedy de la VF-3, blessé au pied, choisit l'USS *Hornet* pour se poser. Comme on le voit sur cette photo, son appontage est tout sauf académique. Il est si brutal que ses mitrailleuses se déclenchent de manière intempestive et fauchent 25 marins, dont 5 sont tués. (Museum of Naval Aviation)

Ce n'est pourtant pas tout à fait le cas. Si l'amiral Fletcher juge plus prudent de transférer son pavillon sur le croiseur *Astoria*, le pont d'envol est sommairement réparé et les chaudières relancées en début d'après-midi.

Pour le moment, il n'est plus question pour les avions qui tournent en rond de se poser sur leur porte-avions de rattachement. L'*Ensign* Daniel C. Sheedy (VF-3), qui a été blessé au pied dans le combat du matin avec les Zéro, choisit le *Hornet*. Son appontage est si brutal que ses mitrailleuses se déclenchent de manière intempestive, fauchant 25 hommes, dont 5 sont tués sur le coup ; son F4F est balancé par-dessus bord pour permettre à six autres avions de se poser à leur tour. Le reste, soit 15 SBD de la VB-3 et les 6 derniers F4F de la patrouille de protection, se pose sur l'*Enterprise*.

Cependant, pour les derniers rescapés de la VT-3, l'attente a été trop longue. L'équipage Corl/Childers amerrit le long du destroyer *Monaghan*, qui le recueille sain et sauf. Le *Captain* Wilhelm G. Esders signale par radio qu'il en fait autant à 15 km à l'ouest du *Yorktown*. Mais à ce moment, le porte-avions est sous les bombes japonaises, et son message n'est pas entendu. Par chance, l'épave, qui est en train de sombrer, est aperçue par Leslie et son ailier, le *Lieutenant (jg)* P. A. Holmberg, qui guident le destroyer *Hamman* jusqu'au canot dans lequel les deux hommes de l'équipage ont pris place. Les secours arriveront trop tard pour l'*Aviation Radioman 2nd class* Robert B. Brazier, qui décède de ses blessures dans le canot. Ayant épuisé leurs dernières gouttes de carburant dans leur mission humanitaire et ne pouvant pas apponter sur le *Yorktown*, Leslie et Holmberg se posent sur l'eau à leur tour à 13h42, choisissant de le faire à proximité de l'*Astoria*, à bord duquel les deux équipages sont hissés sains et saufs.

▼ Le *Lieutenant Commander* Maxwell E. Leslie et son ailier, le *Lieutenant (jg)* P. A. Holmberg, survolent leur porte-avions, sur lequel ils ne pourront pas apponter, avant de terminer leur mission par un bain forcé. (US Navy)

▼▼ Le *Rear Admiral* Frank J. Fletcher a jugé plus prudent de quitter l'USS *Yorktown* pour poursuivre la bataille depuis le croiseur USS *Astoria* (CA-34). On le voit ici monter à son bord. (US Navy)

KIDÔ BUTAI : 12H15-13H30
FAUSSES BONNES IDÉES ET NOUVELLE VAGUE

À 12h15, Nagumo a repris le commandement de sa Force mobile depuis la passerelle du *Nagara*. Sa première idée est de foncer sur l'escadre américaine dans l'espoir d'engager un combat naval et, de préférence, nocturne, où la supériorité japonaise a toujours été manifeste. Ses vieux réflexes d'officier des torpilles, spécialiste des tactiques des destroyers, ont repris le dessus ; il ne calcule plus maintenant qu'en deux dimensions. Yamaguchi, qui a adopté la posture du samouraï héroïque et providentiel, capable de renverser le sort de la bataille à lui seul, fait déjà route vers l'est, à la rencontre des porte-avions de l'US Navy ; seul le *Bushido* [4] guide désormais ses actions.

On ne peut guère reprocher aux hommes qu'ils sont de raisonner avec leurs tripes et leur cœur. On peut, en revanche, reprocher aux stratèges qu'ils devraient être de ne pas raisonner avec leur cerveau. Il leur manque assurément une dimension supérieure leur donnant la capacité intellectuelle d'inscrire leur action dans le cadre général de la guerre qu'ils livrent et qui – ils devraient quand même en être conscients – est loin d'être terminée, quand bien même gagneraient-ils à Midway. Ils opèrent la confusion entre « leur » bataille et la guerre et, quand il leur faudrait analyser la situation en termes stratégiques, ils ne la jugent qu'en termes tactiques – qui plus est erronés [5]. Comme tous les amiraux japonais, ils sont incapables de s'adapter à la situation dès lors qu'elle échappe aux schémas préétablis.

Protéger le *Hiryû* pour de futures batailles aurait dû être leur unique ambition. Il convenait de mettre, tout de suite, la plus grande distance entre lui et les porte-avions américains. Revenir au Japon avec un seul porte-avions n'aurait certes pas été glorieux, mais certainement plus intelligent que de rentrer sans un seul !

En admettant que Nagumo et Yamaguchi avaient le nez trop sur l'événement et que le stress et les émotions fortes de la matinée aient altéré leur jugement au point de ne pas mesurer toutes les conséquences de leurs décisions, il appartenait à Yamamoto de leur donner l'ordre immédiat de rebrousser chemin. Quand ce grand stratège tant vanté le donnera, il sera trop tard !

Au lieu de tout cela, Yamaguchi décide de jouer le sort du dernier porte-avions de la *Kidô Butai* sur un coup de dés, en faisant réarmer les avions de Tomonaga pour lancer une deuxième vague d'assaut. Mais sur quoi ?

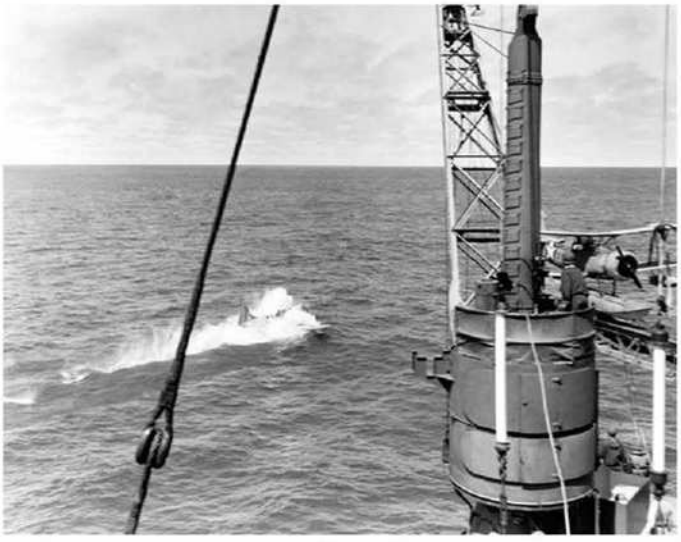
Aux environs de 13h00, les pièces du puzzle se mettent en place. L'*Ensign* Wesley F. Osmus, pilote de la VT-3 abattu et recueilli par l'*Arashi*, probablement sous l'effet d'un interrogatoire très « persuasif », a livré tous les secrets des deux *Task Forces*, mais ses révélations laissent encore des zones d'ombre quant à savoir si les avions de reconnaissance ont repéré la même ou les deux escadres. Les Japonais sont très choqués quand le pilote américain les informe de la présence du *Yorktown*, un porte-avions qu'ils étaient certains d'avoir envoyé par le fond de la mer de Corail.

Ces zones d'ombre sont levées quelques minutes plus tard, quand le Type 2 (D4Y0 « Judy ») du *Sôryû*, voyant son porte-avions de rattachement en flammes, survole le *Hiryû* et lance un message lesté confirmant la présence de trois porte-avions répartis en deux groupes, dont le second se trouve au sud de celui attaqué par Kobayashi.

Dans l'après-midi, sur l'ordre du commandant de l'*Arashi*, le capitaine de vaisseau Watanabe Yusumasa, Osmus sera précipité à la mer et, comme il réussira à se raccrocher à un filin, un marin l'aidera à plonger à coups de hache d'incendie. Watanabe ne survivra pas à la guerre, ce qui lui évitera un probable procès pour crime de guerre.

À 13h00, la nouvelle vague est enfin prête. Tomonaga étant rentré trois heures plus tôt, on peut s'étonner qu'il ait fallu autant de temps pour préparer 10 Type 97 (dont un ancien de l'*Akagi*) et 6 Zéro (dont deux orphelins du *Kaga*). Tomonaga s'est porté volontaire pour commander la mission, bien qu'il sache qu'il a peu de chances de rentrer, puisque les rustines posées sur son réservoir d'aile gauche à son retour de Midway n'ont pas tenu. Les Zéro seront commandés par le lieutenant de vaisseau Mori Shigeru ; parmi les pilotes se trouve Minegishi, revenu avec un appareil endommagé après son explication avec les SBD une heure plus tôt. Juste avant le décollage se déroule une courte cérémonie que le maître Kanazawa Hidetoshi [6] gardera gravée dans sa mémoire toute la vie :

« Tandis que les moteurs étaient mis en route, les équipages se regroupèrent pour écouter les instructions et se soutenir mutuellement. Le capitaine Tomonaga dit simplement : *"Ne soyez pas inquiets. Rappelez-vous que la mort peut survenir à tout moment. Aucun de nous n'est indispensable.*



▲ La série :
Ne pouvant se poser sur le pont endommagé du *Yorktown*, le *Lieutenant Commander* Maxwell F. Leslie et le *Lieutenant (jg.)* Paul A. Holmberg amerrissent à côté du croiseur lourd USS *Astoria* à 13h42, le 4 juin. Un canot du bord vient immédiatement récupérer les deux équipages des SBD-3 de la VB-3. (US Navy)

[4] Le *Bushido* est le code des valeurs morales des samouraïs.

[5] Fletcher n'aurait jamais accepté le combat naval, et son aviation, même affaiblie par les pertes du matin, avait les moyens de faire très mal à l'escadre japonaise bien avant que les porte-avions américains ne soient à portée de ses canons.

▲ Le F4F-4 (BuAer 5222) du *Machinist* Julius A. Achten de la VF-6 décolle du porte-avions USS *Enterprise* à la chasse aux hydravions espions en fin d'après-midi du 4 juin. Il en descendra un en compagnie du *Machinist* Howell M. Sumrall. (US Navy)

Les difficultés viendront après. Le moment est venu de faire notre devoir." Quand le commandant [amiral Yamaguchi] s'adressa à nous, il termina son petit discours par *"adieu"* et non *"bonne chance"*. Le capitaine Tomonaga, qui allait mener la formation à l'attaque, ajouta : *"Vous, les gars, vous devez me coller au train jusqu'à ce que vous entendiez le signal."*

« Avant même que le signal de départ ne fût donné, craignant une nouvelle attaque de l'ennemi, l'appareil de tête s'était envolé. En tout, dix bombardiers-torpilleurs et six chasseurs d'escorte prirent l'air. Aucun d'entre nous n'avait jamais rencontré la flotte américaine en mer avant. On se demandait comment ça allait se passer. »

Les 16 avions, représentant la dernière chance de la *Kidô Butai*, s'envolent à 13h30.

TASK FORCE 17 : 13H55-15H00 LE *YORKTOWN* À NOUVEAU ATTAQUÉ

Touché mais pas coulé. L'équipage du *Yorktown* a réalisé des prodiges. Les incendies ont été éteints, son radar a été réparé, et le bâtiment a recouvré une vitesse presque décente (10 nœuds). Grâce à un rafistolage du pont, il a presque retrouvé sa vocation de porte-avions et, s'il peut regagner Hawaii, son sauvetage ne fait aucun doute. Il ne lui manquera que la chance.

À 13h55, le radar, remis en route depuis quelques minutes, repère l'écho d'avions ennemis. C'est aussitôt le branle-bas de combat. Le *Captain* Elliott Buckmaster demande de forcer les machines, parce qu'il a besoin de 20 nœuds pour lancer ses avions. Lentement, le *Yorktown* prend de la vitesse, très lentement : 12 nœuds à 14h20, 15 à 14h22 et 18 à 14h28.

À 13h39, l'*Enterprise* lance six F4F de la VF-6 pour couvrir le porte-avions meurtri. Commandés par le *Lieutenant (jg)* Elbert S. McCuskey, ils se dirigent droit vers la formation ennemie pour l'intercepter avant qu'elle n'atteigne sa cible. Quand – enfin – à 14h40, le *Yorktown* atteint la vitesse critique, Jimmy Thach s'élance à la tête de sept autres F4F. Faute de temps, les équipes de pont étant occupées à d'autres tâches, aucun n'a reçu plus de 100 litres de carburant, et Thach a dû se passer de deux appareils qui n'ont pas pu être avitaillés.

Malgré la charge de la *Fighting Six*, 9 torpilleurs japonais se faufilent en direction du porte-avions. À moins de 15 m au-dessus de la crête des vagues, ils zigzaguent sans arrêt pour perturber la visée des batteries antiaériennes.

Un correspondant de guerre américain écrira que leur détermination « frisait le fanatisme ». Mais Thach et ses pilotes ont aussi de la détermination à revendre. Sans se préoccuper de leur propre DCA, ils foncent dans le tas.

Kanazawa a les yeux rivés sur la dérive rouge et jaune de l'avion de Tomonaga :

« Comme on ne voyait toujours pas de chasseurs, nous nous élançâmes sur le côté bâbord ; j'avais toujours considéré que c'était le meilleur angle d'attaque. Mais nos B5N fonçaient droit sur le porte-avions de tous les côtés. Par deux fois, il y eut de grandes gerbes d'eau, sans doute provoquées par nos propres avions s'écrasant, mais ce n'était pas le moment de s'attarder à la contemplation. Maintenant, le porte-avions ennemi était devant nous... Prêt ? Feu...

« Juste devant moi, l'empennage jaune de l'appareil de notre chef fut englouti dans les flammes et se détacha du fuselage. L'appareil en flammes passa au-dessus du pont du porte-avions avant d'exploser et de se désintégrer. Des larmes obscurcirent ma vision. »

Le premier-maître Takahashi Toshio relate les derniers instants de son leader :

« Je suivis des yeux son avion, avec son empennage jaune si facilement reconnaissable, lorsqu'il traversa l'un des barrages antiaériens les plus terribles que j'aie jamais vus. Il lança sa torpille, et l'instant d'après son avion se désintégra. Son attaque contre le porte-avions, face à un tel tir de barrage, ressemblait à un écrasement volontaire. »

Toutefois, il est vraisemblable que Tomonaga ait été descendu par Thach lui-même :

« J'ai aperçu un Nakajima avec un insigne rouge vif en forme de plumes sur sa queue qu'aucun autre appareil japonais n'avait ; j'ai fait une approche sur son flanc et je l'ai mis en feu. Toute l'aile gauche brûlait, et je pouvais apercevoir les nervures à travers les flammes. C'était un pilote de torpilleur chevronné. Bien qu'il ait été quasiment abattu, il a continué et a lancé sa torpille. À cet instant, tout l'avion était en feu, le revêtement des deux ailes avait été consumé, il ne restait plus que

[6] In *Kūbo raigekitai*, Tokyo, 1971 (source : Australian War Memorial). Curieusement, le nom de Kanazawa n'apparaît pas dans la liste des pilotes de cette vague dressée par Parshall/Tully (op. cit). Toutefois, les détails qu'il donne sur cette mission sont étonnamment précis pour penser qu'il les a inventés. Une erreur de transcription quelque part ?

[7] Elle sera baptisée « Long Lance » par un historien américain *après* la guerre.

[8] Dérivé de *armchair General*, terme bien connu des adeptes des jeux de stratégie, que l'on peut traduire en français par « stratège de salon ».

▼ Bombardiers-torpilleurs nippons Type 97 « Kate » encadrés par la DCA américaine lors d'une attaque contre l'USS *Yorktown*. (US Navy)

les longerons. Je le regardais de dessus. Il devait avoir encore un peu de revêtement sur les ailes pour le maintenir en vol, mais il perdait de la hauteur et il est tombé dans l'eau, très près du navire. »

Avec ses 19 nœuds, le *Yorktown* ne peut manœuvrer assez vite pour éviter la salve de torpilles qui file sur lui. Or, non seulement les pilotes japonais connaissent leur affaire, mais ils ont l'immense avantage sur les Américains d'utiliser la meilleure torpille au monde, la Type 91 Modèle 2 [7]. À 14h16, une première le percute à bâbord, cinq mètres sous la ligne de flottaison, mettant trois chaudières hors d'usage. En quelques secondes, le bâtiment prend une gîte de 6° sur bâbord. Une minute plus tard, une deuxième explose un peu plus en avant ; le générateur principal noyé en quelques secondes, toute l'alimentation électrique est coupée. Le *Yorktown* se retrouve à nouveau à l'arrêt complet, et la gîte atteint rapidement 26°. Craignant de le voir se retourner, le commandant Buckmaster donne l'ordre d'évacuation à 15h00. Cette fois, le *Yorktown* est hors de combat définitivement.

▲ Un « Kate » en approche du *Yorktown*. (US Navy)

Dans l'affaire, les Japonais perdent 2 Type 0 (plus un qui amerrira en panne d'essence) et 5 Type 97 et, surtout, deux grands meneurs d'hommes, Tomonaga, bien sûr, mais aussi le lieutenant de vaisseau Mori Shigerû, le commandant de la section de chasse du *Hiryû*, abattu par des F4F, probablement de la VF-6. En revanche, la section du lieutenant de vaisseau Hashimoto Toshio (5 appareils), qui a planté les deux torpilles mortelles, rentrera au grand complet.

Pour les Japonais, c'est plus qu'un succès, c'est une revanche ! À 14h50, Hashimoto adresse un message triomphal à Yamaguchi : « DEUX COUPS AU BUT SUR PORTE-AVIONS. » Cette nouvelle donne un véritable coup de fouet dans les rangs japonais. Puisque deux des trois porte-avions américains sont hors jeu, ils sont désormais à forces égales : un porte-avions partout ! Yamaguchi pense qu'il peut encore faire pencher la balance en sa faveur et fait préparer une nouvelle vague avec ferveur et précipitation. La réception d'un message d'un hydravion du *Tone* à 15h50 va doucher son bel enthousiasme ; en effet, celui-ci rapporte la présence de *deux* porte-avions ennemis et leur escorte. Cette information jette la confusion au sein des états-majors de Nagumo et de Yamaguchi ; à son retour sur le *Hiryû*, Hashimoto a pourtant certifié à son amiral que le porte-avions qu'il avait torpillé n'était pas le même que celui bombardé par Tomonaga. Y aurait-il un quatrième porte-avions américain dans le secteur ? Ils n'y comprennent plus rien, et même les règles les plus simples de l'arithmétique semblent leur échapper : depuis la bataille de la mer de Corail, ils ont coulé plus de porte-avions que la *Pacific Fleet* n'en possédait !

À 16h30, Nagumo ordonne un coup de barre à bâbord à toute la *Kidô Butai* – cap au nord-ouest. Il reviendra vers l'est sous le couvert de la nuit. De son côté, Yamaguchi continue à préparer ses ultimes moyens aériens – 5 Type 97, 4 Type 99 et 6 Type 0, plus le D4Y0 – pour une dernière mission avant la tombée de la nuit.

FLOTTE COMBINÉE : 16H55 UNE PERTE TOTALE DE REPÈRES

À 16h55, la Flotte combinée se rappelle brusquement au bon souvenir de la *Kidô Butai* sous la forme d'un message quelque peu surréaliste : « VEUILLEZ ENVOYER RAPPORT SUR LES PROGRÈS DE L'ATTAQUE SUR MIDWAY. PRÉCISEZ SI DES UNITÉS AMIES POURRONT OU PAS UTILISER LES PLAGES DE MIDWAY DEMAIN. » Alors que Nagumo et Yamaguchi sont sur le point de se battre à un contre deux pour assurer la survie de leur dernier porte-avions – et même du reste de la Force mobile –, une attaque sur Midway n'est vraiment pas pour eux l'urgence du moment. L'idée qui semblait germer dans l'esprit de Yamamoto – mais aussi dans celui de Nagumo, qui ne désespère pas d'un engagement au canon, comme au bon vieux temps – est qu'après la troisième vague lancée par le *Hiryû* contre les deux porte-avions américains, la *Kidô Butai*, profitant de la nuit, pourrait rejoindre la Force d'invasion de Kondô, avant de faire sa jonction avec la Flotte combinée et les deux porte-avions rameutés des Aléoutiennes. Sans vouloir accuser Yamamoto de jouer les *armchair Admirals* [8], force est de reconnaître que lui et son état-major sont alors totalement déconnectés de la réalité.

Parce que, justement, la réalité a déjà rattrapé Nagumo et Yamaguchi. En effet, une section de deux SBD de la VS-5, commandée par le *Lieutenant* Samuel Adams, envoyée en reconnaissance depuis le *Yorktown*, à 11h33, a localisé le quatrième « toit plat » japonais dès 14h45.

La fin de la partie va se jouer au plus rapide. ■

▶ Le *Yorktown* est touché par plein travers par une torpille. (US Navy)

▼ Deux torpilleurs Type 97 dégagent après avoir lancé leur torpille sur l'USS *Yorktown*. (US Navy)

CHAPITRE 11

LA FIN DES ILLUSIONS

« L'occupation de "AF" est annulée. »

Amiral Yamamoto Isorokû, commandant la Flotte combinée.

Le chapitre aurait pu s'intituler « Confusions ». Confusion sur le *Hornet* (une de plus) pour le lancement de sa vague d'assaut, confusion lors de l'attaque du *Hiryû*, quand deux formations américaines manquent de se télescoper en vol et, surtout, confusion chez les Japonais après la destruction de leur quatrième et dernier porte-avions. Cependant, le titre retenu rappelle surtout que, quand la nuit tombe sur cette journée fatidique du 4 juin 1942, les Japonais – bien qu'ils n'en aient pas encore conscience – viennent de perdre la guerre du Pacifique.

▶ Des armuriers réalimentent en munitions le jumelage de mitrailleuses défensives Browning cal. 30 d'un SBD Dauntless. (US NARA)

TASK FORCE 16 : 15H30-16H12 CONFUSION SUR LE *HORNET*

En comptant ceux de la VB-3, orphelins du *Yorktown*, répartis sur les deux autres porte-avions, Fletcher dispose de 45 SBD pour une nouvelle attaque, 25 sur l'*Enterprise* et 20 sur le *Hornet*. L'expédition est confiée au *Lieutenant Commander* Wilmer E. Gallaher, *Skipper* de la VS-6.

Allant à l'encontre du souhait des pilotes de disposer d'une escorte, en raison de la présence assurée de la chasse japonaise, Spruance décide que la mission des F4F est avant tout de protéger les porte-avions. À 15h30, l'ordre est donné de lancer les avions. Du pont de l'*Enterprise* s'élancent 24 appareils : 14 de la VB-3 (*Lieutenant* DeWitt W. Shumway), 4 de la VB-6 (*Lieutenant Commander* Richard H. Best) et 6 de la VS-6 (Gallaher). Onze des appareils de Shumway, qui fait office de commandant de la

Bombing Three pendant l'indisponibilité de Leslie, sont armés d'une bombe de 500 kg, tous les autres d'une bombe de 250.

Pendant ce temps, un invraisemblable mic-mac se déroule sur le *Hornet*. Les 11 SBD en état de vol de la VB-8, sous les ordres du *Lieutenant Commander* Robert J. Johnson, arrivent de Midway, où ils s'étaient posés au terme du « vol vers nulle part » (cf. Chapitre VII), et demandent l'autorisation d'apponter au moment où Mitscher reçoit le message : « PRÉPAREZ LANCEMENT GROUPE ASSAUT IMMÉDIATEMENT. DÉTAILS SUIVENT. » Il répond aussitôt : « 20 SBD PRÊTS », mais, d'une manière totalement inconcevable, Mitscher et son état-major font dégager le pont pour accueillir les appareils de Johnson ! À 15h19, lorsque le *Captain* Browning informe son amiral des détails de la mission qu'il compte lancer à l'heure prévue, le *Hornet* n'a aucun avion prêt ! Voyant les siens prendre l'air et ne décelant aucune activité sur l'autre porte-avions, Spruance exhorte Mitscher à faire partir sa formation dans les meilleurs délais.

À bord du *Hornet* règne la confusion la plus totale. Les SBD qui se posent se mélangent avec ceux qui doivent décoller, compliquant la tâche des équipes de pont qui ne parviennent plus à faire le tri et à retrouver leurs petits. Ce n'est qu'à 16h04 que les premiers peuvent être lancés. Alors qu'il tourne en rond en attendant les autres, le *Lieutenant* Edgar E. Stebbins, qui est à ce moment l'officier le plus gradé en vol, reçoit l'ordre par signaux optiques de prendre le commandement et de procéder immédiatement à la mission avec les avions dont il dispose. À 16h12, 8 SBD de la VS-8 et 7 de la VB-8 (*Lieutenant (jg)* F. L. Bates) s'éloignent en direction de la *Kidô Butai*.

◀ Une autre vue des SDB-3 de la VMSB-241 au-dessus de l'atoll de Midway. On reconnaît les mêmes avions que sur la photo publiée dans le Chapitre IV. (US Navy)

En raison de cette incroyable bourde, qui laisse planer quelques doutes sur la compétence de l'état-major délégué par Halsey à Mitscher et sur l'aptitude de celui-ci à commander un porte-avions, il n'est plus possible de réaliser une attaque combinée – une fois de plus !

KIDÔ BUTAI : 16H58-17H05 CONFUSION EN PLEINE ATTAQUE

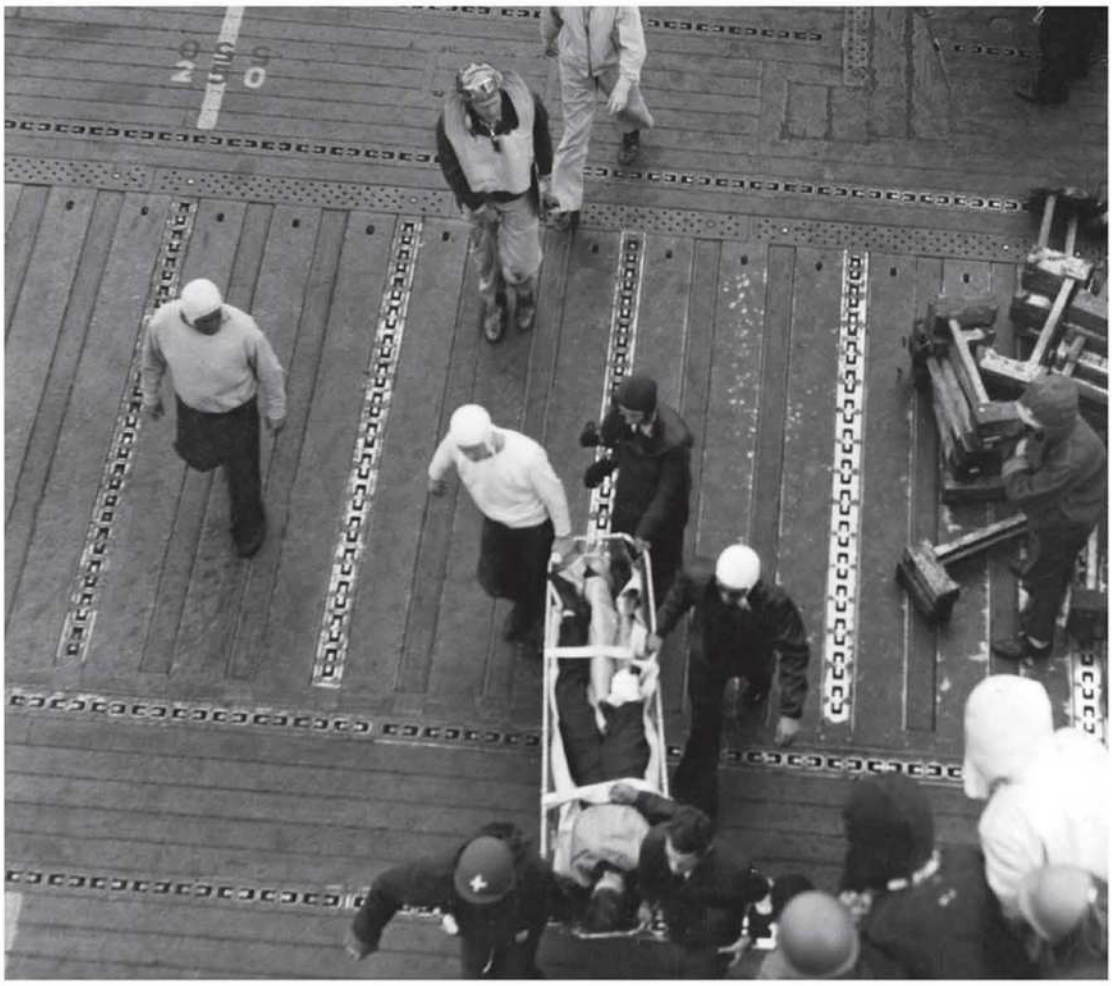
Yamaguchi, bien que toujours motivé pour aller détruire le « troisième » porte-avions américain, commence à tergiverser. Vu la faiblesse de ses moyens, il estime plus prudent d'attendre la tombée de la nuit, espérant ainsi surprendre les Américains à un moment de la journée où ils seront moins sur leurs gardes et leurs patrouilles de protection moins fournies. En outre, en raison du rythme effréné de la journée, ses aviateurs n'ont avalé aucune nourriture solide depuis l'aube, et certains semblent au bord de l'épuisement. Il décide de retarder l'heure du départ d'une heure et demie, soit vers 18h00. Pour louables que soient ses intentions et justifié son calcul, encore une fois, les Japonais sacrifient la rapidité à la sécurité. Et comme les mêmes causes ont la mauvaise manie de produire les mêmes effets…

À 17h01, les vigies du *Chikuma* signalent l'approche de bombardiers en piqué. Aussitôt, les treize Zéro qui se trouvent en couverture sont dirigés vers les assaillants. Earl Gallaher raconte :

« Le groupe s'est éloigné de la *Task Force* 16 à 15h50 et a commencé à prendre de l'altitude. L'ennemi a été aperçu au nord-ouest à environ 50 km de distance à 16h45 depuis une altitude de 4 000 m, naviguant plein ouest, vitesse 20 nœuds.

▼ Malgré la mauvaise qualité de cette photo montrant le *Hiryû* après avoir été puni par l'aviation embarquée américaine, on distingue l'affaissement du pont d'envol sur la proue, le trou béant de l'ascenseur avant, la déformation du pont arrière et les nombreuses fumées qui s'échappent des entrailles du bâtiment. (Museum of Naval Aviation)

▶ L'*Aviation Ordnanceman 2nd class* Clifton R. Bassett, mitrailleur arrière de l'*Ensign* Bunyon R. Cooner de la VB-3, est blessé au genou droit par les Zéro. Il est ici évacué sur une civière, suivi par son pilote. Il revendique un chasseur japonais qui lui sera homologué. (US Navy)



▶ Page de droite : Sweeney plaisante avec des correspondants de guerre en leur expliquant comment ses B-17 ont touché un « toit plat » japonais. Une bonne blague, en effet… (US NARA)

▼ Une nouvelle vue des SBD de la VMSB-241. (US Navy)

La formation était encore très espacée, comme lors de la précédente attaque, avec peu ou pas d'écran de protection. Le groupe aérien a immédiatement viré vers le sud-ouest afin de faire son approche avec le soleil dans le dos. Les conditions météo étaient idéales, sans plafond, quelques nuages épars à 750 m et mer calme.

« À 16h58, le groupe était en position d'attaque, altitude 6 000, approchant l'ennemi à grande vitesse avec le soleil dans le dos ; la formation s'est divisée en sections. Le commandant de la *Scouting Six* [Gallaher] a guidé par radio les avions de l'*Enterprise* pour attaquer le porte-avions, apparemment du type *Hosyo* [*sic*], et la *Bombing Three* [Shumway] pour attaquer le cuirassé le plus proche. Au même moment, des chasseurs ennemis ont été annoncés au-dessus et derrière nous, au moins douze du type Zéro. À 17h05, au milieu d'une DCA très dense, la *Scouting Six* a rompu la formation pour entamer son attaque. Dès que ces appareils sont partis en piqué, le porte-avions ennemi a viré brutalement vers le sud. N'observant aucun coup au but de la part de la *Scouting Six*, la *Bombing Three* a changé d'objectif et a chargé le porte-avions qui constituait la cible principale. »

Le coup de barre du *Hiryû*, vers le nord (et non le sud), n'est pas lié à la présence des avions américains, mais plus probablement aux préparatifs du lancement de ses propres appareils, mais il perturbe la visée des SBD, car, au moment où ils arrivent dessus en piqué, le porte-avions leur présente sa proue. Gallaher et son ailier lâchent leur bombe dans son sillage.

Étant donné le très court temps de réaction de Shumway, on peut légitimement penser qu'il n'a jamais eu l'intention d'attaquer le cuirassé (*Haruna*), mais plus simplement de désobéir aux ordres pour s'en prendre, lui aussi, au *Hiryû*. En changeant d'objectif, il coupe la route de Best (VB-6), l'obligeant – pour la seconde fois de la journée – à interrompre son piqué et à dégager sur sa droite pour éviter la collision. L'*Ensign* Frederick T. Weber, qui se trouve à l'intérieur du virage de Best, est contraint de reprendre de l'altitude pour ne pas décrocher ; isolé à la traîne de sa section, il devient une proie toute désignée pour les prédateurs aux soleils rouges : l'un d'entre eux le surprend par-dessous et par l'arrière, puis revient à l'issue d'un virage à plat serré pour le prendre par le travers. Les deux membres de l'équipage ont probablement été tués, car aucun ne cherche à évacuer l'avion, alors qu'il plonge en feu dans la mer. Après un large virage pour se remettre dans le circuit, Best et ses ailiers piquent à la suite des derniers SBD de la VB-3.

KIDÔ BUTAI : 17H05-18H32
LA FIN DU *HIRYÛ*

Les Zéro se ruent de manière frénétique sur les Américains, n'hésitant pas à les suivre dans leur piqué et à braver leur propre DCA – c'est pour eux une question de vie ou de mort. Ils assaillent la VB-3. Quatre coiffent la section du *Lieutenant* H. S. Bottomley Jr. au départ de son piqué. Deux isolent l'*Ensign* John C. Butler du reste de la section. Touché dès la première rafale, Butler se débarrasse de sa bombe ; il est aperçu pour la dernière fois en train de chercher refuge dans un nuage plusieurs centaines de mètres plus bas, toujours avec deux Zéro accrochés à ses basques.

Luttant avec l'énergie du désespoir, les chasseurs japonais ne laissent aucun répit à la section de Shumway, qu'ils accompagnent tout au long de son piqué. À défaut d'abattre les SBD, ils perturbent leur visée, déjà compliquée par les violentes manœuvres évasives du *Hiryû*. Les bombes s'abattent les unes après les autres à côté de leur cible.

Toutefois, débordés par le nombre, les Zéro délaissent le reste de la section de Bottomley et celle de Best. Coup sur coup, quatre bombes de 500 kg s'abattent sur la proue du bâtiment, dont la première en plein sur l'ascenseur avant. Le pont d'envol, soulevé par les déflagrations, s'effondre sur les hangars de proue, déclenchant de violents incendies parmi les avions qui y sont stockés.

Voyant le porte-avions transformé brutalement en bûcher funéraire, la dernière section de la VB-3 s'en prend au *Haruna* – sans aucun succès, en dépit des rapports optimistes que rédigeront les équipages au retour.

Ayant encore beaucoup de carburant, la formation se regroupe autour de Gallaher pour faire face aux derniers assauts des Zéro avant de mettre le cap sur l'*Enterprise*. Elle rentrera sans le *Lieutenant (jg)* O. B. Wiseman, descendu peu après sa passe.

Enfin, à 17h20, les avions du *Hornet* font leur apparition sur la scène. Estimant que le *Hiryû* a eu son compte, Stebbins décide de s'en prendre au *Chikuma* et au *Tone*. Dans des conditions idéales, sans aucune opposition de la part de la chasse ennemie et face à une DCA discrète, aucun des 15 appareils n'est capable de mettre un coup au but ! La journée du 4 juin 1942 restera celle d'un lamentable fiasco pour les aviateurs du *Hornet*.

▲ Une formation de SDB-3 de la VMSB-241 immortalisée au-dessus de l'atoll de Midway. Ce cliché est tiré du même reportage que les photos couleurs précédentes. (US Navy)

▼ Ces artilleurs américains d'une pièce antiaérienne quadruple de 28 mm veillent au grain. Souvent oubliés, ces hommes jouent un rôle de premier plan à Midway, comme durant tout le reste de la guerre du Pacifique. (US NARA)

À peine les SBD partis surgissent deux groupes de 6 B-17E chacun, sous deux angles et à des altitudes distinctes, ce qui laisse croire aux Japonais à un bombardement combiné. Il n'en est rien, en fait. Le premier groupe du 431st *Bombardment Squadron* est conduit par Sweeney et est divisé en deux sections, l'une de quatre appareils (LtCol. Sweeney, LtCol. Allen, Capt. Payne et Lt. Williams), qui arrive entre 6 000 et 7 500 m, et l'autre de deux appareils à 3 000 m. Leur objectif initial est constitué par un convoi de transport de troupes qui se dirige sur Midway, mais les B-17 sont déroutés en vol sur l'escadre de Nagumo, à la recherche d'un porte-avions intact. N'en voyant aucun, ils bombardent un croiseur lourd. Ils aperçoivent 25 [*sic*] Zéro, qui restent à distance respectueuse de la première section ; certains attaquent cependant la seconde section, qui en revendique trois abattus (sans commentaire).

Le second groupe de B-17 arrive de Barking Sands, où il s'est ravitaillé dans la matinée en provenance d'Oahu (Hawaii). Ces appareils, appartenant au 5th *Bombardment Group* et commandés par le *Major* George A. Blakey, sont équipés d'un réservoir supplémentaire dans la soute à bombes, ce qui réduit leur charge offensive à 4 bombes de 250 kg. Ils ont été envoyés en renfort

à Midway, mais sont eux aussi détournés en vol et bombardent un porte-avions, signalé comme étant déjà en flammes, et un destroyer, depuis une altitude de 1 100 m. Cette fois, les Zéro interviennent, les mitrailleurs américains en revendiquant quatre ! Pas plus que la destruction du destroyer, que les aviateurs assurent avoir vu couler, ces victoires aériennes ne reposent sur le moindre fondement. En revanche, les B-17 causent de nouveaux dégâts au *Hiryû* en mitraillant son pont d'envol, mettant notamment une batterie antiaérienne hors d'usage et tuant tous ses servants.

Les deux formations se posent à Midway au coucher du soleil, où l'officier commandant à Eastern Island annonce à Sweeney que le stock de bombes ne permet pas de préparer plus de huit B-17 pour une prochaine sortie. Quatre B-17 sont renvoyés à Oahu, et ceux qui restent sont placés sous les ordres du *Lieutenant Colonel* Brooke E. Allen.

À 18h32, le calme revient sur la *Kidô Butai*. De cette éprouvante journée, il subsiste quatre traces bien visibles : autant de colonnes de fumée qui s'élèvent à l'horizon.

Dans le ciel, il ne reste plus que douze Zéro qui tournent désespérément en rond, épuisant leurs dernières gouttes de carburant en prévision de l'ultime épreuve qui les attend : un amerrissage forcé à la tombée de la nuit. À 19h10, les neuf derniers disparaissent, engloutis dans les flots, précédant de quelques minutes le *Sôryû* et le *Kaga*, qui coulent respectivement à 19h13 et 19h25. L'*Akagi* sombrera le lendemain matin à 04h50, et, achevé par les torpilles du *Makigumo* à 05h30, le *Hiryû* résistera encore trois heures avant de s'enfoncer dans l'océan, emportant dans sa tombe d'acier le contre-amiral Yamaguchi Tamon, qui restera fidèle jusqu'au bout aux préceptes du *Bushido*.

TASK FORCE 16 : 19H20-02H55 LA FIN DE LA BATAILLE

À 19h20, tous les avions américains ont apponté.

Maintenant se pose la question de choisir entre la gestion de la victoire et la consolidation des gains. Fletcher, dont la propre force de projection, prudemment évacuée, penche du côté où elle va couler, remet de manière fort sage le commandement tactique à Spruance. Ce dernier n'a aucune certitude qu'il n'y a pas encore, quelque part plus à l'ouest, un cinquième porte-avions japonais. Ses moyens aériens ont été fortement amoindris par cette dure journée de combats, et l'éventualité d'un engagement naval nocturne au canon – une grande spécialité nippone – n'offre pas une perspective enchanteresse. Et Dieu seul sait de quoi demain sera fait.

Spruance opte logiquement pour la prudence et donne ses ordres : cap à l'est jusqu'à minuit, puis au nord pendant une heure et, enfin, retour à l'ouest.

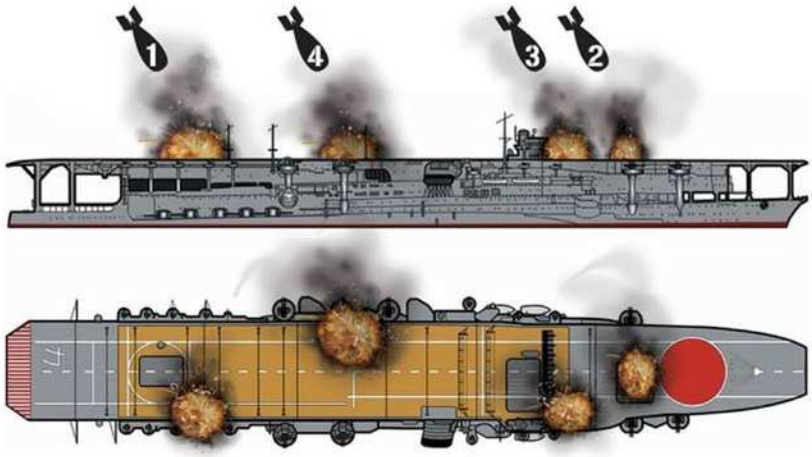
Cependant, la bataille n'est pas encore tout à fait terminée.

À 17h00, l'un des PBY de Midway a survolé trois des quatre brûlots flottants et, en particulier, le *Kaga*, qui, bien qu'apparemment condamné, est escorté par deux destroyers, vraisemblablement chargés de recueillir les survivants. Décidé à l'achever, le *Captain* Cyril T. Simard, commandant la base de Midway, ordonne à la VMSB-241 d'intervenir. Le *Major* Benjamin W. Norris, qui a succédé à Lofton Henderson à la tête de l'escadrille, insiste pour que l'attaque se déroule de nuit de manière à « minimiser l'opposition de la chasse ennemie ». Il n'a que trop en mémoire les événements de la matinée...

La préparation de l'expédition prend plus de temps que prévu, et ce n'est qu'à 19h15 que décollent 5 SB2U-3 (Norris) et 6 SBD-2 (*Captain* Marshall A. Tyler). Parvenus au-dessus de la zone, les aviateurs ne voient qu'une mer vide – le *Kaga* a coulé dix minutes après leur décollage. Ils font donc demi-tour et regagnent Midway. À une soixantaine kilomètres de l'île, Norris, qui semble avoir perdu ses repères dans le noir, bascule sur l'aile et entame une descente précipitée de 3 000 à... 150 m d'altitude. Ses équipiers tentent de le suivre, mais redressent au dernier moment. Norris disparaît à tout jamais. Plusieurs pilotes, eux aussi désorientés, ne se poseront qu'à 01h45.

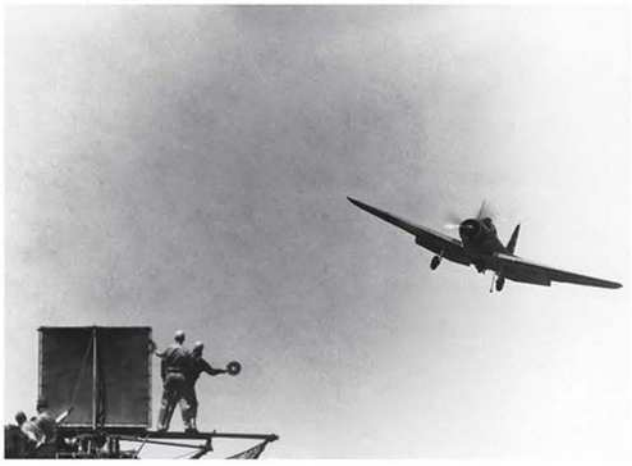
Nagumo renonce finalement à un engagement naval nocturne et décide de se retirer avec ce qu'il reste de ce qui était encore, douze heures plus tôt, la fière *Kidô Butai*, maîtresse des océans de Ceylan à Hawaii. Il est 21h20, et la bataille de Midway est bel et bien perdue. Nagumo s'enfonce dans la nuit, abandonnant derrière lui, avec l'épave rougeoyante de son ancien vaisseau amiral, ses dernières illusions d'une victoire décisive. L'épitaphe sera rédigée par Yamamoto lui-même, le 5 juin à 02h55 : « L'OCCUPATION DE "AF" EST ANNULÉE ». ■

IMPACTS ENCAISSÉS PAR LE *KAGA*



◢ Ce TBD Devastator vient de rater son approche sur l'*Enterprise* et, suivant les signaux du « Batman », dégage pour recommencer son appontage. (DR)

▼ Conformément à la tradition du « capitaine sombrant avec son navire », le contre-amiral Yamaguchi Tamon, commandant la 2e Division de porte-avions, disparaît avec le bâtiment sur lequel il a hissé sa marque : l'*Hiryû*. Le « pacha » de ce dernier, le capitaine Kaku Tomeo, l'accompagne. (DR)



CHAPITRE 12

TRISTES TROPIQUES

« Bien qu'il soit trop tôt pour parler d'un désastre majeur pour les Japonais, on peut raisonnablement avancer que les États-Unis conservent le contrôle absolu autour de Midway. L'ennemi semble se retirer, mais nous continuons la bataille. »

Communiqué du *Commander in Chief Pacific*
5 juin 1942.

Tout au long de la journée du 5 juin, les Américains traquent en vain le reste de la *Kidô Butai*, y compris deux insaisissables « cuirassés ». La journée du 6 juin tourne pratiquement à la farce, mais il ne faut pas s'y tromper ; au soir de cette dernière, l'US Navy peut célébrer son éclatante victoire au large de Midway – digne par son ampleur et ses répercussions de celle de Salamine ou de Trafalgar. La Marine impériale a définitivement perdu la suprématie aérienne au-dessus de l'océan Pacifique.

▲ Deux SBD-3 de la troisième vague de la VS-8 s'apprêtent à achever les *Mikuma* et *Mogami*. On note la fumée qui monte de l'un des deux croiseurs, vraisemblablement le *Mikuma*, déjà frappé à mort. (US Navy)

VENDREDI 5 JUIN
FORCE D'INTERVENTION : 01H18

À 01h18, le désastre frappe la Force d'intervention du contre-amiral Kurita Takeo. L'apparition soudaine du sous-marin américain *Tambor* provoque une sorte de panique, et, au terme d'une manœuvre collective mal exécutée, le *Mikuma* coupe la route du *Mogami*. La collision entre les deux croiseurs lourds est inévitable. Le choc entre ces deux monstres de 13 000 tonnes lancés à 28 nœuds est terrible, mais néanmoins atténué par le fait que le *Mikuma* est éperonné sous un angle que le capitaine du *Mogami* a tenté désespérément de fermer au maximum. Le flanc bâbord du *Mikuma* est éventré sur une longueur de 20 m et une hauteur de 6 m au niveau de ses cuves à mazout ; bien que le bâtiment puisse encore naviguer à vitesse réduite, il laisse derrière lui une longue traînée de mazout facilement repérable. La proue du *Mogami* est pratiquement tordue à angle droit, et l'eau qui s'est engouffrée dans la brèche béante ralentit la vitesse à moins de 12 nœuds. Kurita, qui souhaite rallier la Flotte combinée le plus vite possible, abandonne les deux croiseurs avec une escorte de deux destroyers.

ÎLE DE MIDWAY : 04H00-08H30
LA TRAQUE DES « CUIRASSÉS » (ÉPISODE 1)

Pendant la nuit, tous les avions encore en état de vol sur l'île de Midway sont ravitaillés et réarmés ; tâche exténuante, puisqu'en raison de la destruction de la pompe électrique lors du raid de la veille, les pleins doivent être faits à la main : près de 200 000 litres d'essence sont transférés à partir de barils de 250 litres, tandis que 85 bombes de 250 kg sont hissées dans les soutes d'une partie des 22 B-17E ou accrochées aux râteliers externes des 12 bombardiers en piqué (6 SBD et 6 SB2U). Si l'on y ajoute 6 chasseurs, dont un seul possède un moteur qui n'a pas dépassé sa « date limite de fraîcheur », et une trentaine de PBY [1], on a fait le tour de la question en ce qui concerne la « force aérienne » de Midway.

À 04h00, le *Captain* Simard fait décoller les PBY et 12 B-17 pour s'assurer que tout danger menaçant l'île est bien écarté. Il limite volontairement le rayon des recherches pour économiser le carburant des Catalina, au cas où une nouvelle attaque japonaise les contraindrait à chercher refuge à Hawaii ou sur les îles avoisinantes. Néanmoins, ceux-ci vont transmettre des informations dignes d'intérêt pour Spruance.

À 06h30, un PBY-5A de la VP-51 repère deux bâtiments qu'il prend pour des cuirassés : « Relèvement 268, distance 260 km, cap 265, vitesse 15 nœuds. » Ce sont en fait les deux croiseurs lourds accidentés. Le cap indiqué lève toute hypothèque, les Japonais battent en retraite. Estimant que Midway est désormais hors de danger, Simard ordonne l'attaque de ces deux « cuirassés ». Un second PBY transmet, quelques minutes plus tard, qu'ils sont tous les deux endommagés et que l'un perd son mazout. Simard ordonne à la VMSB-241 de s'en charger.

À 07h00, 6 SBD-2, menés par le *Captain* Marshall A. Tyler (le troisième

ORDRE DE BATAILLE
5 juin 1942

MIDWAY

US Navy		
VP-23	14	PBY-5
VP-24	7	PBY-5A
VP-44	8	PBY-5A
VP-51	4	PBY-5A
VT-8	1	TBF-1 [b]
US Air Force		
5th BG	6	B-17E
42nd BS	6	B-17E
431st BS	10	B-17E
18th RS	1	B-26 [a]
69th BS	1	B-26B [a]
US Marine Corps		
VMF-221	3	F2A-3
	3	F4F-3
VMSB-241	6	SBD-2
	6	SB2U-3

[a] Indisponible
[b] Hors service

US NAVY

VF-3	22	F4F-4
VB-3	13	SBD-3
VS-5	10	SBD-3
VT-3	–	TBD-1
VF-6	24	F4F-4
VB-6	6	SBD-3
VS-6	9	SBD-3
VT-6	3	TBD-1
VF-8	17	F4F-4
VB-8	–	SBD-3
VS-8	16	SBD-3
VT-8	–	TBD-1

[1] Les effectifs des PBY et des B-17 sont très difficiles à établir en raison des incessants allers et retours dans la journée entre Midway et Hawaii. En fin de soirée, pas moins de 36 B-17 sont présents ; 6 PBY sont arrivés d'Oahu avec des bombes pour les quadrimoteurs.

commandant d'escadrille en vingt-quatre heures), et 6 SB2U-3, sous les ordres du *Captain* Richard E. Fleming, décollent. Il est convenu que les Dauntless effectueront un bombardement en piqué depuis 3 000 m et les Vindicator une attaque en semi-piqué depuis 1 200 m. Le *Captain* Leon M. Williamson pilote l'un des SB2U-3 :

« Le *Captain* Fleming commandait la section, mais sa radio fonctionnait mal. À 30 km à l'ouest de Kure, j'ai repéré un vaisseau et ai averti le *Captain* Fleming. Nous l'avons survolé et découvert qu'il s'agissait d'un sous-marin. Il a rapidement plongé à notre approche. Nous avons repris notre cap et, à 160 km de Midway, nous avons repéré une traînée de mazout que nous avons remontée sur 60 km. Nous avons attaqué le cuirassé endommagé à 08h50 [*sic*] environ. Notre assaut a commencé depuis 1 200 m avec le soleil dans le dos. La DCA nous tirait dessus à des intervalles d'environ deux secondes. »

À 08h05, Tyler amorce son piqué sur le *Mogami*. Mais la VMSB-241 se heurte à une DCA dense et précise. Fleming est touché lors de son approche du *Mikuma*, mais il maintient son piqué et lance sa bombe. Williamson :

« Le moteur du *Captain* Fleming a craché de la fumée tout au long de son piqué et, à sa ressource, son avion a pris feu. J'ai manœuvré au milieu d'un petit nuage de façon à le maintenir entre moi et le cuirassé pendant mon attaque en semi-piqué. Quand je suis sorti du nuage, le cuirassé se trouvait droit devant moi, et j'ai lâché ma bombe sur une ligne allant de la proue à la poupe. Pendant mon piqué, j'ai noté que le cuirassé était salement amoché sur son quatrième quart tribord. Je n'ai pas pu noter le résultat de mon attaque. Je me suis échappé à 8 m au-dessus de l'eau et je me suis fait tirer dessus jusqu'à ce que je sois à 20 km de la cible. »

Fleming ne rentrera pas.

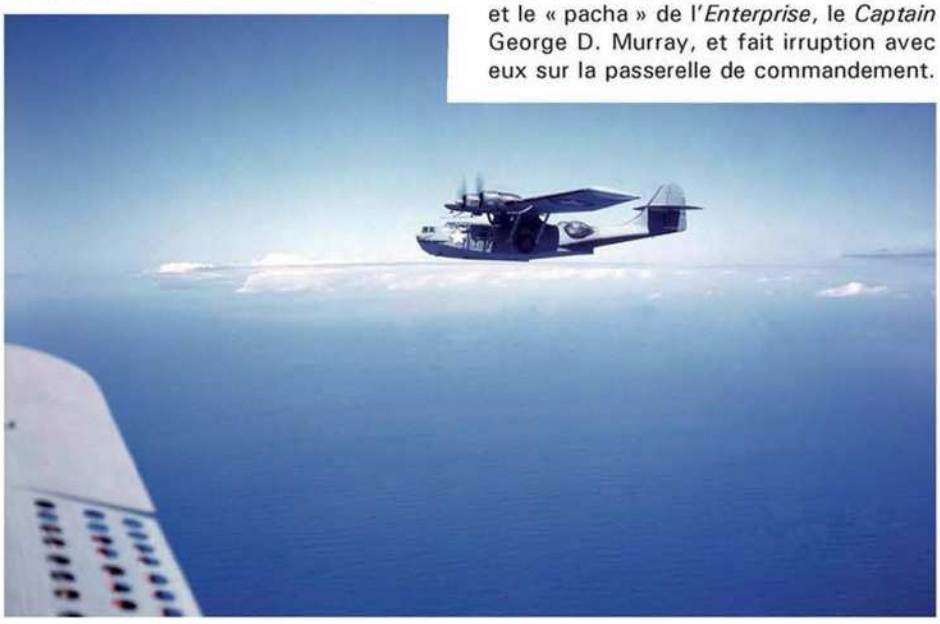
En dépit de l'annonce d'un coup au but et d'un proche, aucun des croiseurs n'a été touché. Ils sont ensuite la cible de huit B-17 commandés par Allen, qui prétendent avoir mis un coup au but.

TASK FORCE 16 : 12H00
RIFIFI À BORD DE L'*ENTERPRISE*

En début de matinée, une foison de messages provenant des PBY entretient une grande confusion chez les Américains. La plupart signalent la présence d'un porte-avions sans préciser son état. C'est évidemment le *Hiryû*, puisqu'il ne coulera que vers 09h15, mais Spruance conserve une grande prudence ; il sait que le quatrième « toit plat » n'a été qu'endommagé, et rien ne prouve qu'il ne puisse pas être remis en fonction. Et rien ne prouve non plus qu'un cinquième porte-avions ne navigue pas dans les parages. Ces messages signalent également la présence de deux cuirassés.

Désireux de transformer la victoire en triomphe, le *Captain* Miles R. Browning, chef d'état-major de Spruance, décide de couler une bonne fois pour toutes ce dernier porte-avions. Selon les rapports reçus, il estime qu'il se trouve selon un gisement de 324° à une distance de… 385 km. Il donne l'ordre d'armer les SBD d'une bombe de 500 kg pour un lancement à 14h00.

Quand le *Lieutenant* DeWitt W. Shumway prend connaissance de la mission, il n'en croit pas ses yeux. « C'est n'importe quoi ! », lâche-t-il tout haut. D'abord, avec une bombe de 500 kg, le rayon d'action du Dauntless est inférieur à 385 km. Ensuite, dans ses calculs, Browning n'a pas tenu compte du déplacement des navires pendant le vol des SBD, ce qui place leur point d'interception à au moins 450 km ! Shumway se sent un peu perdu. Récemment muté sur l'*Enterprise* et ayant remplacé au pied levé son *Skipper* (Leslie) à la tête de la VB-3, il n'a pas eu le temps d'approfondir les méthodes de travail de son amiral. Il décide de s'en ouvrir au *Lieutenant* Wallace C. Short, qui doit faire partie du groupe d'assaut. Celui-ci pense qu'il convient de demander l'avis du *Commander Air Group*, Clarence McClusky, qui se trouve à l'infirmerie après une légère blessure reçue la veille. Celui-ci est tellement abasourdi qu'il se lève d'un trait, va chercher Earl Gallaher et le « pacha » de l'*Enterprise*, le *Captain* George D. Murray, et fait irruption avec eux sur la passerelle de commandement.



▶ Un PBY-5A de la *PatWing* 2. On ne soulignera jamais assez le rôle majeur qu'ont eu les Catalina dans cette bataille. Ce sont deux de ces avions qui permirent à Spruance de ravir l'initiative à Nagumo, grâce au repérage précoce des deux flottes japonaises qui se dirigeaient sur Midway. (US Navy)

Très direct, McClusky explique à l'amiral Spruance et à son chef d'état-major que la mission ne peut pas être exécutée telle qu'elle a été ordonnée.
– Si, c'est possible, répond Browning. Vous, les pilotes, vous ferez ce qu'on vous demande.
– Avez-vous déjà piloté un SBD, Monsieur ? demande McClusky.
– Bien sûr !
– En avez-vous piloté un avec des réservoirs auto-obturants, une plaque de blindage derrière le siège, une bombe de 1 000 livres et le plein de carburant ?
– Non, avoue Browning.
Se tournant vers Spruance, qui est resté prudemment à l'écart de la conversation, McClusky demande que les appareils ne soient lancés qu'à 15h00, armés d'une bombe de 250 kg.
– Messieurs, s'il vous plaît, fait calmement Spruance.
Puis, se tournant vers McClusky, il ajoute :
– Je ferai ce que vous, les pilotes, voulez.
Ce désaveu public rend Browning fou de colère. « Quoi ? », hurle-t-il. Il jette sa casquette sur le sol, claque la porte et va s'enfermer dans sa cabine.
La réaction de Spruance traduit les doutes qui l'assaillent depuis quelque temps sur la compétence de l'état-major Air que Halsey lui a légué – et en particulier Browning – à conduire des opérations aéronavales de grande envergure. Il commence à se rendre compte que les résultats spectaculaires de la veille ont été dus à une combinaison de chance et de professionnalisme des aviateurs, qui leur a permis de redresser une situation compromise par un plan d'attaque hasardeux. Les mauvaises estimations de son état-major Air sur le temps nécessaire au lancement des appareils ont forcé les SBD à gaspiller leur carburant à tourner en rond au-dessus du porte-avions et ont été préjudiciables à l'exécution d'une opération combinée, laissant les torpilleurs attaquer seuls avec les résultats que l'on sait. Les mauvais calculs de la vitesse et du cap que les porte-avions devaient tenir lors de l'attaque de l'escadre japonaise ont contraint un certain nombre de SBD à amerrir au retour, entraînant la disparition de plusieurs équipages.

TANIKAZE : 15H12-18H30
UN COUP POUR RIEN

La malédiction semble frapper les bombardiers embarqués au large de Midway, car, maintenant, ce sont les SBD qui doivent être réarmés... Sauf qu'il est plus rapide d'échanger une bombe de 500 kg contre une de 250 sur le pont d'un porte-avions américain qu'une torpille contre une bombe dans les hangars d'un porte-avions japonais... du moins, en principe.

▼ Le SBD-3 « 17 » de la VS-5. Cette escadrille répétait le code individuel de ses avions sur le bord d'attaque, tandis que la VB-3 les peignait sur la lèvre du capot. (US Navy)

À 15h12, l'*Enterprise* commence à lancer ses 32 SBD :
- 10 appareils de la VB-3, *Lieutenant* DeWitt W. Shumway, commandant le dispositif
- 6 appareils de la VB-6, *Lieutenant* L. A. Smith
- 9 appareils de la VS-6, *Lieutenant* F. A. Patriarca
- 7 appareils de la VS-5, *Lieutenant (jg)* D. R. Berry.

Le *Hornet* va encore s'illustrer en lançant ses avions en deux fournées avec retard :
- à partir de 15h30 :
- l'appareil du CAG, *Lieutenant Commander* Stanhope C. Ring
- 11 appareils de la VB-8, *Lieutenant Commander* Robert R. Johnson
- partir de 15h45
- 15 appareils de la VS-8, *Lieutenant Commander* Walter F. Rodee, commandant le dispositif
- 5 appareils de la VB-8
- 1 appareil de la VS-5 (*Lieutenant* Samuel Adams)

Et pour couronner le tout, 7 SBD de la VS-8 sont encore équipés de leur bombe de 500 kg !
Un destroyer japonais, le *Tanikaze* (vent de la vallée), va se retrouver brusquement sur le passage d'un cyclone... Ce bâtiment, appartenant à la 17e division de destroyers de la Flotte de soutien à la *Kidô Butai* du contre-amiral Abe Hiroaki, a été laissé en arrière pour tenter de sauver le *Hiryû*. Il cherche maintenant à rejoindre le gros de l'escadre.
Il est d'abord repéré par 12 B-17, qui tentent sans grand succès (malgré les dires des aviateurs) de l'écraser sous un déluge de 54 bombes de 250 kg, 15 de 300 et 8 de 150 (!), depuis des altitudes variant de 4 800 à 2 700 m, entre 16h15 et 16h25. Un B-17, ayant perdu son réservoir de soute en larguant ses bombes, devra amerrir à court de carburant à 20 km au large de Midway (un membre d'équipage tué), et un second sera porté disparu, probablement descendu par l'artillerie antiaérienne du destroyer.
Une petite heure plus tard, Ring survole à son tour le *Tanikaze*. Mais ce n'est qu'un « petit poisson » par rapport à ce qui lui est promis : un porte-avions avec des croiseurs et peut-être même des cuirassés comme escorte. Le CAG du *Hornet*, qui a beaucoup à se faire pardonner après le fiasco de la veille, dédaigne cette proie indigne de lui et poursuit sa route. Toutefois, après avoir parcouru près de 500 km au-dessus d'un océan désespérément vide, Ring jette l'éponge et se résout à faire demi-tour. Il passera ses nerfs sur ce destroyer.
De son côté, Shumway rebrousse chemin après un trajet de 425 km dans le vide. Entendant le message de Ring, qui annonce qu'il passe à l'attaque, il s'empresse de rejoindre les avions du *Hornet*.
À 18h08, la section de Ring pique sur « un destroyer de la classe *Katori* ». Lui-même, pour une raison inconnue, n'attaquera pas. Les bombes encadrent le destroyer, un coup proche causant la destruction d'une batterie, mais ne le touchent pas directement. Shumway se joint à la curée. Le malheureux capitaine de vaisseau Katsumi Motoi doit faire face à une avalanche de... 44 bombardiers en piqué !
Le temps est en partie bouché, avec de violentes averses occasionnelles, et la cible, de petite taille, est capable de manœuvrer rapidement à haute vitesse ; autant de raisons qui perturbent la visée des SBD. Sans doute aussi que Katsumi se débrouille comme un chef ! Le fait est que le *Tanikaze* élude toutes les bombes et parvient même à descendre un SBD : celui du *Lieutenant* Samuel Adams (VS-5), qui, la veille, avait fourni les renseignements vitaux qui avaient permis de mettre le *Hiryû* hors de combat.
Pour le moins écœurés, les aviateurs américains mettent le cap sur la TF 16. Shumway écrira dans son compte rendu de mission : « En raison de la vitesse et de la manœuvrabilité

▲ Le destroyer *Tanikaze*, qui échappe habilement (et avec simplement de légers dommages) à l'attaque de... 44 Dauntless !
(US NARA)

du croiseur [*sic*], et des mauvaises conditions météo, les bombardiers en piqué ont eu affaire à une cible insaisissable. »
De son côté, Rodee, à la tête d'un dispositif comprenant des avions alourdis par une bombe de 500 kg, cherche l'ennemi jusqu'à 17h20 et trouve plus sage de rentrer à la maison.
Toutefois, pour les aviateurs américains, le plus dur reste à venir.
La mission est partie en milieu d'après-midi et, sous ces latitudes, la nuit tombe très vite, ce qui fait que les avions reviennent entre chien et loup. Quand les premiers SBD se présentent au-dessus de la TF 16, il fait déjà nuit. La plupart des pilotes ne sont pas qualifiés pour des appontages nocturnes, sans parler de ceux qui éprouvent déjà bien des difficultés à retrouver leur porte-avions en pleine journée.
Spruance vit un grave conflit intérieur. Ces appareils représentent la quasi-totalité de sa force offensive. Il doit impérativement en récupérer le maximum. Malgré le danger que fait planer la présence de sous-marins japonais, il prend une décision qui est vivement déconseillée par le manuel : il donne l'ordre aux deux porte-avions d'allumer leurs projecteurs. Sur les 64 SBD qui se préparent à apponter, un seul sera perdu – à la suite d'une panne d'essence.
Outre que ce genre d'initiative marque la nette différence entre les amiraux américains et leurs homologues japonais, pour lesquels seul compte le respect des procédures, il contribuera à l'aura de Spruance auprès de ses aviateurs.
Quand toute l'agitation est retombée, les équipes de pont se rendent compte que certains appareils ne se sont pas posés sur leur porte-avions d'origine. En sortant de sa machine, le *Lieutenant (jg)* James E. Vose (VB-8) reconnaît un homme d'équipage qu'il sait être à bord de l'*Enterprise*. Très étonné, il lui demande : « Mais qu'est-ce que tu fous sur le *Hornet* ? » Ce n'est qu'en voyant l'hilarité générale que sa question déclenche autour de lui qu'il comprend que c'est lui qui est sur le mauvais porte-avions.
Cette journée du 5 juin peut être considérée, en quelque sorte, comme le calme *après* la tempête. Les « gros poissons » ayant été tous pêchés la veille, les Américains en sont à ratisser large pour prendre dans leurs filets tout le menu fretin qu'ils peuvent trouver. Toutefois, ils reviendront bredouilles.
Mais un message leur laisse à penser que la « pêche au gros » n'est pas tout à fait terminée.

▲ et ▼ Retour du SBD « 9 » de la VB-8 sur l'USS *Hornet*.
(Museum of Naval Aviation)

▲ Appontage d'autres Dauntless de la *Bombing Eight* sur l'USS *Hornet* après la mission du 5 juin. (Museum of Naval Aviation)

À 18h45, un PBY de la VP-44, piloté par le *Lieutenant (jg)* Dale S. Newell, signale la présence d'une importante escadre ennemie ; le fait qu'il soit attaqué par des chasseurs prouve qu'elle est accompagnée par au moins un porte-avions.
Cette escadre, c'est la Flotte combinée de Yamamoto, qui vient de faire sa jonction avec les escadres de Nagumo et de Kondô. Le porte-avions, c'est le petit *Zuihô*, équipé d'une poignée d'appareils.
Yamamoto, bien que faisant route vers l'ouest, ne désespère pas de saisir toute opportunité qui se présentera à lui le lendemain.
Pour Spruance, demain sera le moment ou jamais d'enfoncer le clou – définitivement.

SAMEDI 6 JUIN : 05H02-10H00
LA TRAQUE DU « CUIRASSÉ » (ÉPISODE 2)

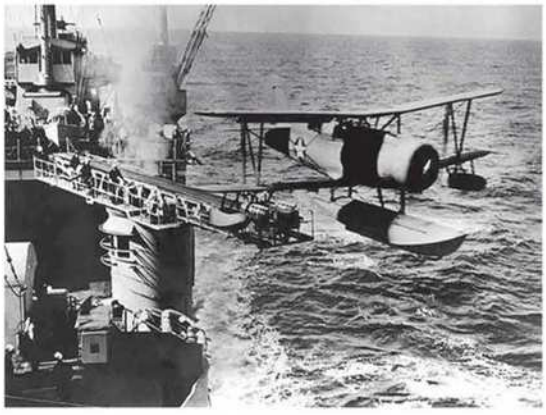
À 04h02, alors que le soleil commence à se lever, le branle-bas de combat résonne sur tous les bâtiments de la TF 16 ; elle se trouve alors à 550 km au nord-ouest de Midway, c'est-à-dire trop loin pour les PBY. De ce fait, Spruance ne peut compter que sur sa propre aviation pour retrouver l'escadre japonaise. Dès 05h02, pas moins de 18 SBD sont lancés sur la trace des « cuirassés ». Le premier contact est pris à 06h45, lorsque le 8-B-2 informe qu'il a repéré un cuirassé, un croiseur et trois destroyers faisant route au 270 à 10 nœuds à une distance de 200 km. Cependant, à cause de la friture sur la ligne, le radio de l'*Enterprise* traduit ce rapport en : un porte-avions et cinq destroyers !
Évidemment, ce n'est pas tout à fait la même chose, mais Spruance, qui a encore en tête le fiasco de la veille, reste mesuré. Il demande aux croiseurs *Minneapolis* et *New Orleans* d'envoyer chacun deux de leurs hydravions Curtiss SOC en surveillance ; ils sont catapultés à 07h46. Toutefois, pendant qu'ils se dirigent vers leur zone de patrouille, à 08h30, un autre SBD (8-B-8) largue un message lesté [2] sur le pont de l'*Enterprise* signalant : « 2 CA, 2 DD [3], LAT. 28°-55′ N, LONG. 175°-10′ E, CAP 215, VITESSE 15. » Spruance pense maintenant qu'il a affaire à deux groupes distincts, dont celui qui comprend un porte-avions se trouverait 75 km plus au nord-est. Il décide de laisser celui le plus au sud aux appareils de Midway et de s'occuper personnellement de l'autre, d'autant qu'il estime que la destruction d'un cuirassé japonais serait du meilleur effet sur le moral du pays – à noter que « les » cuirassés de la veille sont devenus « le » cuirassé.
En fait, ces deux groupes n'en font qu'un et uniquement composé des deux croiseurs lourds endommagés (*Mikuma* et *Mogami*) et de deux destroyers (*Arashio* [4] et *Asahio*) qui viennent de les rejoindre. Le fait que les croiseurs japonais sont beaucoup plus gros que leurs équivalents américains (les *Mikuma* et *Mogami* déplacent 13 668 tonnes contre seulement 9 950 tonnes au *Minneapolis*, par exemple) et que le *Mogami* a quelque peu changé de silhouette le fait prendre pour un cuirassé. Par ailleurs, les pilotes américains se révéleront incapables d'identifier correctement la majorité des navires japonais tout au long de la bataille. Spruance écrira après la bataille :
« Tout au long de la journée, il n'y a jamais eu le moindre doute dans notre esprit qu'un BB se trouvait présent. Le soir, quand j'ai interrogé les pilotes des avions qui en avaient pris des photos, j'ai eu la certitude que l'un

[2] Une pratique habituelle quand l'ennemi est à moins de 100 milles et que le silence radio n'a pas encore été brisé. Cet avion largue ce message sur l'*Enterprise*, vaisseau amiral, parce qu'il doit aller se poser sur le *Hornet*.

[3] Abréviations utilisées dans la Navy : BB, cuirassé – CA, croiseur lourd – CL, croiseur léger – CV, porte-avions – DD, destroyer.

[4] À ne pas confondre avec l'*Arashi*.

[5] Laub est l'officier le plus ancien dans le grade le plus élevé de la VT-6, ce qui en dit long sur l'hémorragie dont a souffert cette unité deux jours plus tôt.



▶ Catapultage d'un Curtiss SOC depuis un croiseur américain non identifié. Contrairement à la Marine impériale, l'US Navy avait peu recours à ces hydravions d'un autre âge pour des missions de reconnaissance à longue distance, préférant utiliser les appareils de ses escadrilles *Scout*, aux performances et autonomie supérieures. (US Navy)

d'eux était un CA de la classe *Mogami* et pas un BB. Les photos le prouvaient. Ce bâtiment était le même que celui qui apparaissait dans l'édition de 1940 du *Jane's*. Tous ceux qui ont vu ce navire ont dit qu'il était beaucoup plus gros qu'un CA. De leurs observations et de sa résistance, j'ai soupçonné que son déplacement était largement supérieur à 10 000 tonnes. »

Mitscher, ayant anticipé la mission à venir, a fait armer le maximum d'avions, qui se trouvent maintenant sur le pont, prêts à être lancés. Spruance lui demande de le faire sans tarder, tandis que ceux de l'*Enterprise* suivront dès que possible.

À 07h45, le *Hornet* fait décoller :

- 1 SBD du CAG (Ring)
- 11 SBD de la VB-8 (*Lieutenant* A. B. Tucker)
- 12 SBD de la VS-8 (*Lieutenant* W. J. Widhelm), 1 de la VS-5 et 1 de la VS-6 (*Ensign* C. E. Vammen Jr.)
- 8 F4F de la VF-8 (*Lieutenant* W. W. Ford)

Toutefois, à mesure que les SBD envoyés en reconnaissance à l'aube rentrent les uns après les autres, entre 08h15 et 08h39, le flou de la situation commence à se dissiper. Il est désormais assuré qu'il n'y a pas de porte-avions, mais un autre « gros poisson » sous la forme d'un cuirassé. Spruance avise aussitôt Ring : « CIBLE SERAIT UN BB PLUTÔT QU'UN CV. ATTAQUEZ ! »

Ring tombe sur les navires japonais à 09h30, mais ne repère aucun cuirassé (et pour cause !). Sachant que, quelque part, il y a une seconde escadre, il ne tient pas à s'engager à la légère sur celle-ci. Il veut partir à la « pêche au gros », parce que, après sa copie blanche rendue ces deux derniers jours, il espère obtenir enfin son rachat. Après avoir cherché encore quelques minutes, il se ravise et décide de s'en prendre à ces deux croiseurs. À 09h50, il entraîne sa formation en piqué.

La DCA est dense et précise ; un SBD est abattu, celui de l'unique représentant de la VS-6. Si le *Mikuma* est épargné par les bombes, le *Mogami* est atteint par deux ; toutefois, les dégâts causés sont mineurs. N'ayant aucune opposition aérienne à contester, les F4F mitraillent le pont des destroyers et des croiseurs.

SAMEDI 6 JUIN : 10H45-12H00
LA TRAQUE DU « CUIRASSÉ » (ÉPISODE 3)

Entre 10h45 et 11h15, l'*Enterprise* lance 31 SBD, répartis en trois groupes, le commandement de l'expédition étant confié au *Lieutenant* Wallace C. Short de la VS-5 :

- 10 de la VB-3 (Shumway)
- 5 de la VB-6 (Smith)
- 10 de la VS-5 (Short)
- 6 de la VS-6 (Patriarca).

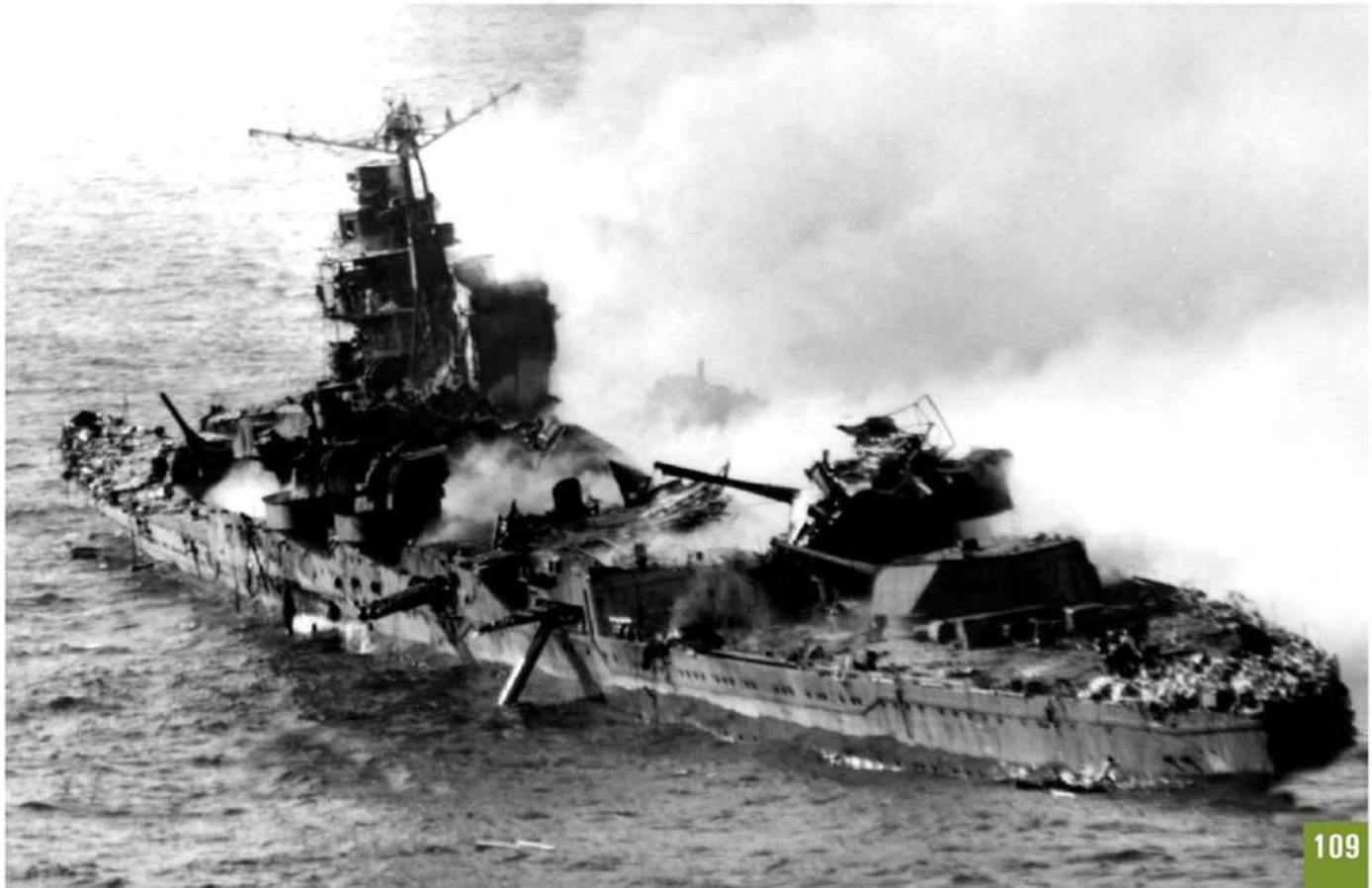
Tous les Dauntless sont armés d'une bombe de 500 kg. Décollent également 12 F4F de la VF-6, commandés par le *Lieutenant* John S. Gray, et… trois TBD, les derniers de la VT-6. Avant le départ, Spruance convoque le *Lieutenant (jg)* R. E. Laub [5] sur sa passerelle :

« Je veux ce cuirassé jap, mais je ne veux plus perdre un seul torpilleur. Lieutenant, vous n'attaquerez votre cible qu'à coup sûr. Si vous rencontrez des chasseurs ou une DCA trop forte, vous annulez la mission et vous rentrez à la maison. »

Les SBD se mettent en route indépendamment des deux autres formations et grimpent à 6 000 m. À 12h11, ils survolent la flottille japonaise, mais Short réagit comme Ring et délaisse ce menu fretin à la recherche « du » cuirassé plus à l'ouest. Les marins japonais les regardent passer avec un mélange de soulagement et de perplexité. Ils sont néanmoins sur leurs gardes quand arrivent à plus basse altitude les lents TBD et les F4F. Jim Gray, craignant que les TBD ne se jettent dans la gueule du loup, descend pour appréhender la situation. Il est accueilli par un tir nourri de la DCA, qui le rend très prudent. Il se rend compte à ce moment que le croiseur lourd endommagé, avec la forme bizarre de sa proue, est à tous les coups le cuirassé que tout le monde recherche et en avise aussitôt Short par radio.

Short, désespérant de trouver quoi que ce soit dans l'immensité vide qui s'étale sous ses yeux à perte d'horizon, fait exécuter un 180 à sa formation et, quelques minutes plus tard, les SBD attaquent en piqué depuis 6 300 m, soleil dans le dos. Le *Mogami* prend deux coups directs, mais le *Mikuma* est ravagé par cinq bombes, dont une pénètre dans la chambre des torpilles, scellant le destin du croiseur avant même la fin de l'attaque. Pendant tout ce temps, Laub cherche une ouverture dans la défense, mais chaque tentative est repoussée par la DCA. Quand il voit les SBD mettre le cap sur leur porte-avions, il juge plus pertinent de les imiter.

▼ Cette photo fera le tour du monde et peut être considérée comme l'une des plus célèbres de la Seconde Guerre mondiale, au même titre que celle montrant le drapeau américain hissé au sommet du mont Suribachi ou celle du soldat agitant le drapeau soviétique sur le toit du Reichstag. Elle représente l'agonie du croiseur lourd *Mikuma*, complètement désarticulé par les attaques incessantes de l'aéronavale américaine. (US Navy)

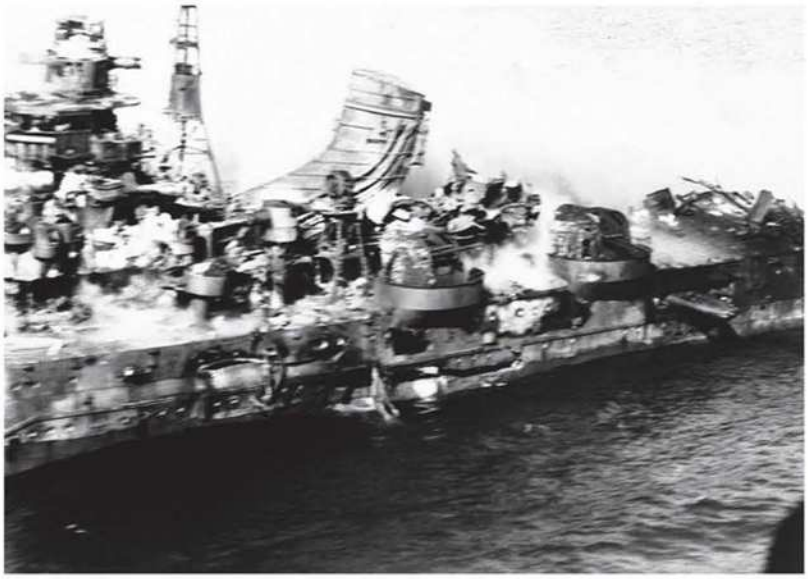


À 16h40, une formation de 6 B-17 repère une cible 40 km plus à l'est de son objectif. Depuis plus de 3 000 m, son identification est difficile ; les trois premiers appareils larguent quatre bombes chacun, ce qui a pour effet de faire disparaître la cible. Les trois autres n'ont pas le temps de bombarder. Les équipages sont ravis : ils sont certains d'avoir coulé un croiseur en 15 secondes ! En fait, ils ont attaqué le sous-marin... *Grayling*, qui passera sans dommage à travers l'averse. Ce sera la dernière opération menée depuis Midway, les navires japonais étant désormais hors d'atteinte depuis l'île ; une formation de 5 B-17, qui suivait la première, a dû faire demi-tour parce que ses appareils n'étaient pas équipés de réservoirs de soute.

SAMEDI 6 JUIN : 13H35-19H07 LA TRAQUE DU « CUIRASSÉ » (DERNIER ÉPISODE)

Sur le *Mogami*, on a compris tout de suite que le sister-ship était perdu ; l'information est dûment relayée à Nagumo et à Yamamoto. Le plus étonnant, c'est que ce dernier fait mettre sa Flotte combinée en ordre de bataille, tandis que l'amiral Kondô détache une partie de son escadre au secours des deux croiseurs et fait préparer le *Zuihô* pour lancer une attaque contre les porte-avions ennemis ! Ce petit porte-avions n'est équipé que de 9 bombardiers-torpilleurs Type 97 (« Kate »), de 6 Type 0 et de... 6 Mitsubishi A5M4 (« Claude »), un type déjà ancien à train fixe. Même en ajoutant les 8 bombardiers-torpilleurs biplans Yokosuka B4Y1 (« Jean ») du *Hôshô* [6], le tout premier porte-avions de la Marine impériale lancé en 1922, qui navigue avec Yamamoto, une simple arithmétique suffit pour comprendre que les Japonais s'imaginent pouvoir livrer un combat avec un rapport de force écrasant en faveur des Américains – de l'ordre de 1 contre 3, sans même évoquer le fait que la moitié de leurs avions sont complètement dépassés techniquement.

Il est totalement incompréhensible que cette idée ait même pu effleurer l'esprit de ces amiraux, qui semblent alors vivre dans un monde de chimères. Par chance pour leurs aviateurs, cette bataille qu'ils espèrent tant n'aura pas lieu.



▲ Dévoré par les flammes, le *Mogami* est photographié par un pilote américain qui n'hésite pas à passer au plus près du croiseur lourd. (US Navy)

En attendant, Spruance est plus que jamais décidé à avoir la peau de ce « cuirassé ». À 13h35, quelques minutes avant le retour de la formation (intacte) de l'*Enterprise*, le *Hornet* lance une troisième et dernière vague. Elle se compose de 12 SBD de la VS-8 (Rodee) et 12 de la VB-8 (*Lieutenant* A. B. Tucker), placés sous les ordres du *Lieutenant Commander* Walter F. Rodee. Une heure plus tard, ceux-ci écrasent le *Mikuma*, touchent le *Mogami* et endommagent l'*Arashio*, tuant la totalité des rescapés du *Mikuma* qu'il venait de recueillir.

À leur retour, les aviateurs américains ne sont toujours pas d'accord sur la nature des bâtiments qu'ils ont attaqués ; beaucoup pensent qu'il y avait parmi eux le fameux « cuirassé » qu'ils ont recherché toute la journée. Pour en avoir le cœur net, Spruance fait décoller deux SBD à 15h53 avec mission de rapporter des photos de l'épave que ses hommes ont abandonnée en flammes. À bord du premier prend place un caméraman de la Fox Movie Tone et à bord du second le

[6] Le *Hôshô* a perdu sa section de chasse, dissoute en avril 1942.

[7] Les registres des bâtiments coulés seront falsifiés pour masquer leur disparition.

[8] Nagumo prendra le commandement de la nouvelle division de porte-avions organisée autour du *Shôkaku* et du *Zuikaku*.

▼ Ci-dessous, et page de droite : La fin du USS *Yorktown*. Il accuse une forte gîte avant de se retourner et de sombrer dans les flots. (US Navy)

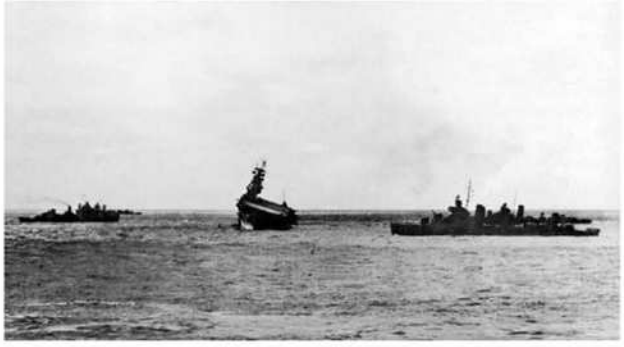
chef photographe de l'*Enterprise*. Ils ne survoleront pas le *Mogami*, qui a réussi à fuir la scène et qu'ils apercevront très loin à l'horizon. En revanche, ils ont tout leur temps pour tirer le portrait sous toutes les coutures au *Mikuma*.
Au retour des deux avions, à 19h07, les deux équipages sont immédiatement appelés sur la passerelle de commandement.
– Quel type de bâtiment avez-vous vu ? demande l'amiral.
– J'en sais rien, répond le reporter civil, mais aussi vrai que je vous parle, c'en est un gros.
Voyant que l'amiral ne trouve rien de drôle dans cette repartie, le photographe de l'*Enterprise* s'empresse d'ajouter qu'ils ont pris beaucoup de clichés et qu'il n'y a qu'à les développer pour s'en assurer. À la grande déception de Spruance, les photos révèlent qu'il s'agit bien d'un croiseur lourd de la classe *Mogami* et non d'un cuirassé. Toutefois, l'une des photos, parmi celles qui seront rapidement diffusées à toute la presse, comptera parmi les plus célèbres de la guerre et aura un effet très bénéfique sur le moral des marins et de l'arrière.

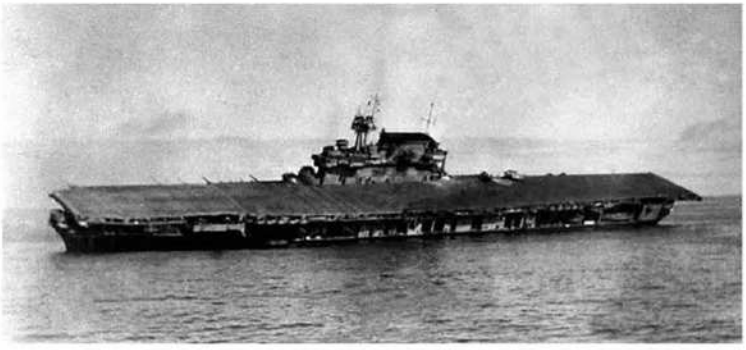
DIMANCHE 7 JUIN : 05H01 LA DERNIÈRE BATAILLE DU *YORKTOWN*

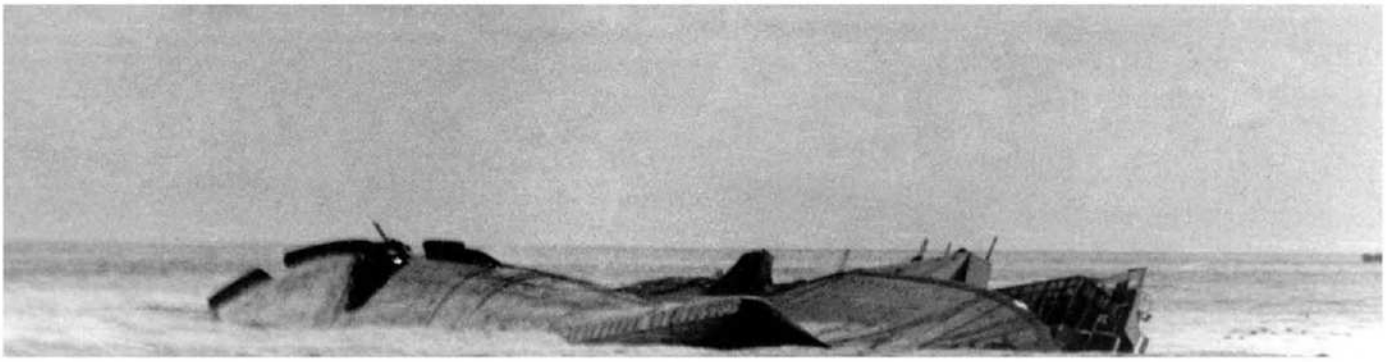
Si, du côté américain, la bataille de Midway est considérée comme définitivement close, celle du *Yorktown* n'est pas tout à fait terminée. Celle-là, il ne la gagnera pas. Bien que dans l'après-midi, ses marins aient réalisé des prodiges pour permettre le remorquage de leur porte-avions et qu'ils le pensent hors de danger, ils ne réaliseront pas de miracle : au terme d'une attaque d'une folle audace, le sous-marin japonais *I-168* lui adresse une salve de cinq torpilles. C'en est trop pour le *Yorktown*, et, à 15h30, l'ordre définitif d'abandon du navire est donné. Il coulera le lendemain, 7 juin, à 05h01.
Du côté japonais, la bataille s'achève le 7 juin, quand les escadres s'aperçoivent qu'en forçant vers l'est, elles risquent de tomber à court de fuel, et quand les hydravions de reconnaissance ne décèlent aucune trace des *Task Forces*, prouvant que les Américains se sont retirés et sont maintenant hors d'atteinte.

ÉPILOGUE(S)

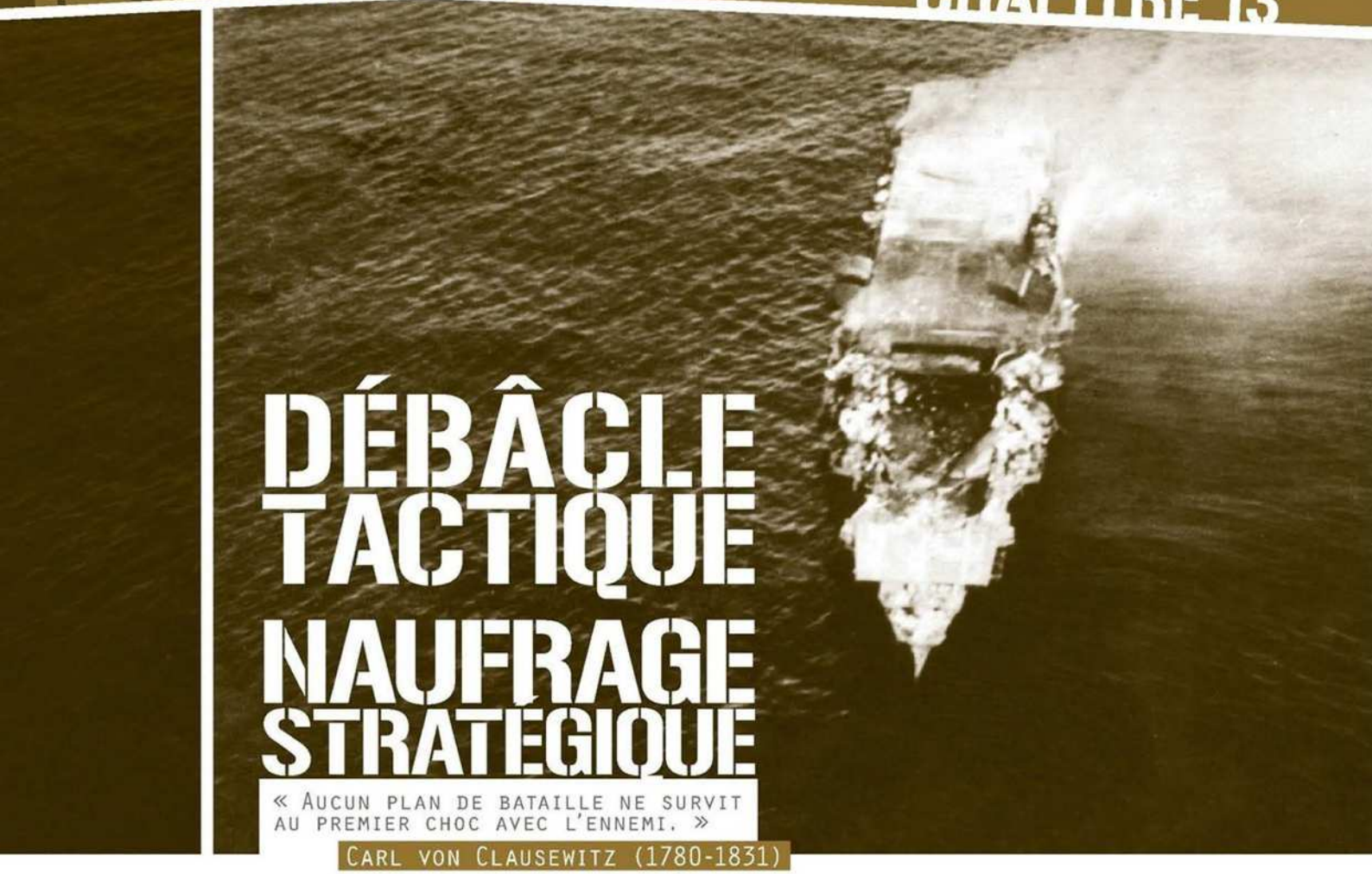
L'empereur Hiro-Hito n'est tenu au courant du désastre que dans la soirée du 5 juin. Il s'organise très rapidement pour étouffer l'affaire, ne laissant filtrer les informations qu'à son entourage le plus proche. Même l'état-major de l'Armée ne connaîtra pas l'ampleur de la déroute avant longtemps, et le public n'en saura que ce que la presse voudra bien lui dire ; celle-ci est priée de mettre l'accent sur le triomphe de la Marine, qui a brillamment coulé deux porte-avions, un croiseur lourd et un sous-marin américains pour des pertes minimes [7], soigneusement calibrées à un porte-avions détruit, un second et un croiseur endommagés, ainsi que 35 appareils disparus !
La flotte japonaise rentre à Hashirajima dans la soirée du 14 juin. Sur ordre du palais impérial, les blessés sont mis en quarantaine dans des navires-hôpitaux le temps de les soigner, de leur regonfler le moral et de les réaffecter sans délai à d'autres bâtiments. Les valides sont immédiatement renvoyés au combat, de préférence le plus loin possible. Aucun survivant n'aura le moindre contact avec l'extérieur. Vaincus, ils sont considérés comme des parias par une société nippone qui ne tolère pas la moindre défaillance – même le personnel médical les traitera comme des sous-hommes. Le rapport de Nagumo, daté du 15 juin, ne sera montré qu'à quelques hauts responsables, puis enfermé dans un coffre pour le restant de la guerre.
Il appartient à Yamamoto, qui a pris sur lui l'entière responsabilité de la défaite, de venir présenter ses excuses à l'empereur, qui les acceptera. Les deux grands responsables de la déroute, Nagumo et Yamamoto, conserveront leur poste [8]. Ce qui semble impensable dans une Marine d'un pays occidental démocratique s'explique fort bien ici, non seulement dans le cadre général de la mentalité japonaise, où les remises en cause de la haute hiérarchie – surtout quand un certain amiral prend ses ordres directement de l'empereur – sont impensables, mais dans celui plus circonstanciel de l'opération de désinformation. Yamamoto étant considéré comme un demi-dieu depuis Pearl Harbor et les triomphes successifs de la Marine impériale, une rétrogradation serait incompréhensible aux yeux de tout un pays après la « victoire » qu'il vient de remporter à Midway. Et puis, par qui le remplacer ?
Le 6 juin, dans leur QG de Pearl Harbor, Nimitz et son état-major fêtent dignement leur triomphe en débouchant un jéroboam de champagne. L'amiral a l'élégance d'envoyer sa voiture chercher Joseph Rochefort ; celui-ci mettra tellement de temps à se doucher, se raser et revêtir un uniforme digne de ce nom que la bouteille sera vide quand il arrivera. Néanmoins, Nimitz l'accueillera avec ces paroles : « Messieurs, c'est à cet officier que revient la majeure part de notre victoire à Midway. » Ce sera la seule reconnaissance que cet homme, dont la contribution majeure a mené à ce succès décisif, recevra de son vivant de la part de l'US Navy. ■







CHAPITRE 13



DÉBÂCLE TACTIQUE NAUFRAGE STRATÉGIQUE

« Aucun plan de bataille ne survit au premier choc avec l'ennemi. »

Carl von Clausewitz (1780-1831)

L'aube du 4 juin 1942, la Marine impériale semble avoir tous les atouts en main pour obtenir la victoire « décisive » qu'elle est venue chercher au large de Midway. Douze heures plus tard, elle a connu son Tsoushima à l'envers. Comment un tel retournement de situation a-t-il pu être possible ?

Un adage veut que les choses se passent ainsi, parce qu'elles ne peuvent pas se passer autrement. Ce qui signifie que la bataille de Midway a tourné dans un sens qui n'est pas uniquement dû à des événements circonstanciels et que, quoi qu'en pense Clausewitz, le hasard a souvent bon dos. Depuis plus de soixante ans, cette bataille a donné lieu à la publication de nombreux livres des deux côtés du Pacifique, dans lesquels leurs auteurs ont surtout mis en cause les erreurs tactiques des Japonais et la responsabilité des deux personnages centraux, Yamamoto et Nagumo. Il est difficile de nier leurs fautes qui ont conduit la *Kidô Butai* à l'échec, mais il nous semble nécessaire de les relativiser, notamment en replaçant cet affrontement dans le contexte de l'époque et en tentant de comprendre pourquoi ces chefs de guerre, qui n'étaient ni moins intelligents ni moins expérimentés que leurs homologues américains, en sont venus à prendre des décisions qui se sont retournées contre eux.

Plus qu'une débâcle tactique, la bataille de Midway constitue surtout un véritable naufrage stratégique pour la Marine impériale. Car le bilan est vite dressé : elle laisse dans l'affaire les deux tiers de sa force de projection. Elle ne s'en relèvera jamais. Il lui faudra près de deux ans pour prendre en compte un nouveau porte-avions d'escadre et, pendant ce laps de temps, la montée en puissance de l'US Navy ne lui laissera aucune chance de reprendre l'initiative.

▲ Cette photo dramatique du *Hiryû*, prise, comme celle du Chapitre XI, par un Type 96 du *Hôshô* au matin du 5 juin, ne laisse planer aucun doute quant au sort final du dernier des quatre porte-avions de la *Kidô Butai*. Tout l'avant du pont a été éventré, et on peut même voir l'ascenseur qui a été projeté sur le château. Curieusement, on ne note aucune gîte, mais le bâtiment s'enfonce lentement par la proue. (US Navy)

[1] La double opération de débarquement à Port Moresby et à Tulagi (île proche de Guadalcanal) a été lancée début mai 1942 ; la bataille de la mer de Corail empêchera les Japonais de réaliser l'investissement du principal port de la Nouvelle-Guinée.

[2] Coupée du reste du monde et évacuée à l'exception d'une modeste garnison, la base navale de Rabaul ne se rendra que le 15 août 1945, mais elle ne représentait plus aucune menace depuis février 1944. Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 10 (décembre 2011).

UN PLAN (TROP) AMBITIEUX

Dans l'œil du cyclone se trouve le commandant en chef de la Flotte combinée. Dire que Yamamoto a dérapé est, en dehors d'un vilain jeu de mot, une évidence qui saute aux yeux. L'imbrication de son plan déjà complexe à celui proposé par Nagumo finit par faire perdre de vue le but primordial de l'opération : la destruction de la flotte américaine du Pacifique.

Dès sa conception, le plan de Yamamoto recèle au moins cinq points faibles :

– un schéma alambiqué nécessitant un calendrier qui ne souffre d'aucun dérapage ;

– le non-respect du principe le plus élémentaire de la concentration des moyens ;

– une absence totale de renseignements à la fois récents et fiables sur l'ennemi, la composition et la localisation de ses forces, ses mouvements, ses intentions ;

– une confiance excessive qui se traduit par de graves négligences : retard dans le changement du code secret et envoi trop tardif des sentinelles sous-marines ;

– et surtout un plan qui se fonde uniquement sur ce que l'ennemi *va faire*, sans tenir compte de ce qu'il *peut faire*.

En premier lieu, aucun des deux objectifs de cette opération – Midway et les Aléoutiennes – ne présente le moindre intérêt stratégique. Midway est une île isolée dans le Pacifique Nord ; en cas de prise, elle ne fait peser aucune menace sur le cordon ombilical vital qui dessert la Nouvelle-Guinée

LE COÛT DE LA BATAILLE ET SES CONSÉQUENCES

Toute analyse qui se respecte commence par la présentation de données brutes. Le tableau ci-dessous résume les pertes humaines subies par les deux aviations.

AVIATION DE MIDWAY	
VT-8	11
VMF-221	15
VMSB-241	22
B-17	11
B-26	14
PBY	14
TASK FORCES	
Yorktown	
VB-3	4
VS-5	2
VT-3	20
VF-3	2
Enterprise	
VB-6	10
VS-6	14
VT-6	18
Hornet	
VT-8	29
VF-8	2
TOTAL	188
KIDÔ BUTAI	
Akagi	7
Kaga	21
Hiryû	72
Sôryû	10
TOTAL	110

Les pertes américaines semblent plus impressionnantes, mais les 2 B-17, les 2 B-26 et les 2 PBY abattus représentent à eux seuls un quart des tués et disparus.

Les pertes japonaises sont loin de constituer une hémorragie si importante qu'elle soit de nature à remettre en question l'existence même de l'aviation embarquée impériale. De toute façon, même vainqueur, même sans avoir perdu un seul porte-avions, la *Kidô Butai* aurait été amputée de 74 aviateurs, tués ou disparus en combat aérien. Cette arme d'élite comptait peu d'élus par la force des choses, mais la Marine disposait d'un réservoir suffisamment important (au moins 2 000 pilotes qualifiés sur porte-avions) pour boucher les trous dans les plus brefs délais.

Plus grave est la disparition de 721 mécaniciens (40 % des effectifs), ainsi que de nombreux personnels spécialisés et hautement expérimentés (armuriers, équipes de pont, etc.). Aussi curieux que cela puisse paraître, dans le Japon de 1942, il était certainement plus difficile de remplacer quelque 700 mécaniciens qu'une centaine de pilotes, à cause du manque d'attrait des Japonais pour le « cambouis » [I]. Leur faible taux de renouvellement, couplé aux pertes sévères subies dans les Salomon, contribuera à la diminution sensible de l'efficacité de l'aviation embarquée nippone en 1944.

Quatre porte-avions d'escadre coulés, ça fait évidemment beaucoup, surtout quand on n'en a que deux autres en stock (*Shôkaku* et *Zuikaku*), auxquels on peut éventuellement adjoindre un porte-avions d'escorte amélioré, le *Zuihô*. Ceux qui restent – *Hôshô*, *Ryûjô*, *Junyô* et *Hiyô* – sont ou trop petits ou trop lents, voire les deux, pour être incorporés à une escadre de haute mer. Par-delà ces pertes sèches en bâtiments et en hommes, la disparition brutale de deux Divisions de porte-avions prive la Marine impériale d'une « force de projection » hors pair et réduit à néant l'organisation huilée de la *Kidô Butai*.

Plus qu'un assemblage de plaques de métal soudées les unes aux autres et agrémentées d'avions, d'aviateurs et de tout le personnel nécessaire à les faire fonctionner ensemble, une Division de porte-avions constitue un véritable « système d'armes », dûment rodé par des années d'entraînement et des mois d'expérience au combat. La Marine impériale pourra, dans la douleur, mettre en service de nouveaux porte-avions, mais comme ils seront équipés d'appareils déjà dépassés [II], de pilotes plus ou moins bien entraînés et de mécaniciens formés à la hâte, elle ne retrouvera jamais le degré d'efficacité qu'avait atteint la *Kidô Butai* la veille du 4 juin 1942. Et ce renouvellement demandera deux ans, pendant lesquels Yamamoto aura dilapidé la majeure partie de son précieux capital humain dans une guerre d'usure sans issue aux Salomon.

Du côté américain, la perte du *Yorktown* sera compensée par le retour du *Saratoga*. Nimitz peut compter sur l'*Enterprise* et le *Hornet*, ainsi que sur le transfert du *Wasp* de l'Atlantique au Pacifique. Son avantage est alors de 4 à 2,5, sans parler de sa nette supériorité en nombre d'appareils embarqués (les porte-avions d'escadre américains en prennent à leur bord environ 30 % de plus que les Japonais).

Il faut attendre mars 1944 – 21 mois après Midway – pour que la Marine impériale mette en service un porte-avions d'escadre tout neuf, le *Taiho*, qui sera suivi par les *Unryû* et *Amaragi*, en août. Signe des temps, le *Shinano*, prévu pour être le troisième cuirassé géant après les *Yamato* et *Musashi*, est transformé en porte-avions peu après Midway ; déplaçant 72 000 tonnes, il aurait été le plus gros porte-avions du monde jusqu'au lancement du USS *Forrestal* en 1954, s'il n'avait pas été coulé prématurément. En mars 1944, la *Pacific Fleet* comptera 10 porte-avions d'escadre et 9 porte-avions d'escorte !

« La capacité de concentrer des forces mobiles pour dicter la direction et le rythme des opérations futures était le facteur primordial dans la conduite de la guerre du Pacifique. Le véritable coût de la bataille ne se trouve pas dans une simple addition des pertes en navires, mais davantage dans la mise en perspective des conséquences de la bataille sur les forces aéronavales. » [III]

[I] À cet égard, cf. *Aéro-Journal* n° 32 (décembre 2012).

[II] Face à des versions améliorées du Zéro, l'US Navy opposera ses chasseurs de nouvelle génération, F6F Hellcat et F4U Corsair.

[III] *The Barrier and the Javelin, Japanese and Allied Pacific Strategies* – H. P. Willmott – Naval Institute Press, Annapolis, 1982.

et l'Australie, qui passe beaucoup plus au sud, entre les Salomon et la Nouvelle-Calédonie. Dans cette optique – la seule qui devrait guider les stratèges japonais –, l'occupation de Port Moresby et de Guadalcanal [1] prenait tout son sens. De toute façon, avec des lignes de communication trop étirées pour la faible capacité logistique de la Marine impériale et dans des eaux infestées par les sous-marins américains, la situation de Midway serait vite devenue intenable ; la réoccuper militairement n'aurait sans doute même pas été nécessaire, exactement comme ce fut le cas à Rabaul. Ce n'aurait été qu'une question de temps [2].

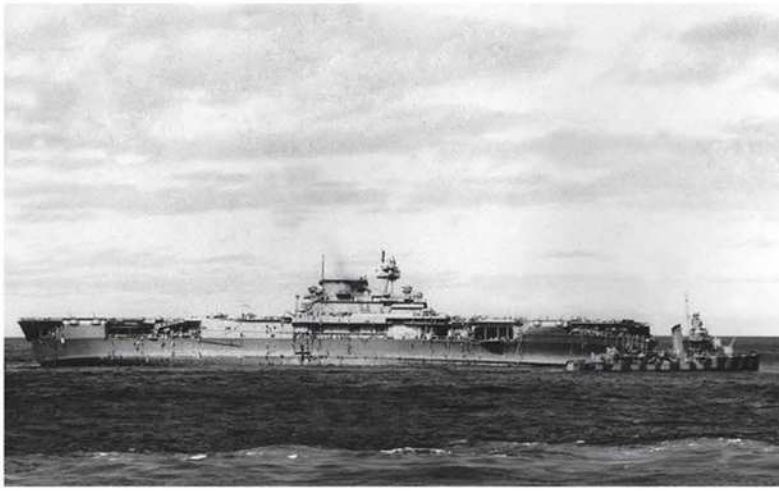
Imaginer l'ombre d'une seconde que Midway aurait pu servir de tremplin pour envahir Hawaii est faire peu de cas de la puissance militaire et industrielle des États-Unis et de leur capacité de réaction face à une telle menace stratégique. *In your dreams*, comme disent les Américains.

Conçu comme une manœuvre de diversion, ou même, ainsi que certains le pensent, comme une opération indépendante capitalisant sur le fait que les Américains auront les mains liées à Midway, le débarquement aux Aléoutiennes constitue un gâchis de moyens et d'énergie, dans la mesure où :

1) les Américains ne tombent pas dans le piège et ont les moyens d'y faire face sans faire appel à leur flotte du Pacifique ;

2) les Japonais n'ont rien à gagner en prenant pied sur ces terres oubliées des dieux, dont l'occupation ne leur procurera aucun avantage stratégique.

Surtout, il prive la Marine impériale de deux porte-avions, dont la présence au large de Midway, malgré leur petite taille, aurait été appréciable pour rétablir un semblant de parité entre les forces aéronavales à l'aube du 5 juin. Cette approche est d'autant plus curieuse que la stratégie japonaise consistait jusque-là à écraser l'adversaire sous le nombre, d'une part pour assurer une victoire rapide, et d'autre part pour limiter les pertes. Si un objectif ne nécessitait pas l'emploi de tous les porte-avions, c'est qu'il était sans intérêt.



Or, Yamamoto ne cesse de diluer ses forces. Tout d'abord, l'opération « MI » les divise en deux (opération « AF », Midway, et opération « AL », Aléoutiennes), puis à nouveau en deux (Flotte combinée et escadres de l'opération « AF ») et enfin encore en deux pour Midway, entre la Force d'invasion (Kondô) et la *Kidô Butai* (Nagumo).
De la sorte, il se retrouve en situation de faiblesse au point de contact. En contraignant ses porte-avions à se trouver en position favorable pour exécuter des raids sur Midway, il leur ôte toute liberté de manœuvre et les expose trop rapidement aux représailles de l'ennemi. Même si les premières interventions sont repoussées dans un bain de sang, leur conséquence indirecte est d'empêcher le lancement de la seconde vague en obligeant les porte-avions à manœuvrer brutalement pendant près de trois heures.

Si l'objectif de l'opération « MI » était d'anéantir la flotte américaine du Pacifique (et surtout ses porte-avions), Nagumo aurait dû rester en embuscade, sans se découvrir, en attendant son arrivée – laissant l'attaque contre Midway aux deux porte-avions, qui, au lieu d'être engagés aux Aléoutiennes, auraient pu grossir la flotte de Kondô. Le succès repose sur l'élément de surprise. Or, l'avantage de la surprise, la Marine impériale va le perdre deux fois.

LA BATAILLE DU RENSEIGNEMENT

Évidemment, Yamamoto ne peut pas savoir que ses plans ont été éventés bien avant que la *Kidô Butai* ne quitte le Japon. Le rôle de « Hypo », de Rochefort et de Layton a été incontestablement capital

– on ne le soulignera jamais assez – afin que, pour la première fois depuis un certain 7 décembre 1941, la Navy « joue avec les blancs ». Toutefois, tout joueur d'échec – ou de shogi – sait que cet avantage n'est pas nécessairement décisif.

D'ailleurs, en ce qui concerne le renseignement, les Japonais sont pour le moins laxistes. Sans doute le « syndrome de la victoire », ce sentiment de toute-puissance, a-t-il une influence sur le retard dans le changement du code secret et la mise en place du piquet de sous-marins [3]. La Marine impériale se met en ordre de bataille sans aucune connaissance des mouvements et des intentions de l'ennemi, en cultivant la méthode Coué à se répéter que tant que rien ne prouve la présence de porte-avions américains, c'est qu'il n'y en a pas.

En tout cas, ce n'est pas la curiosité qui étouffe Nagumo, qui cherche surtout à conforter son intuition. Même si la procédure de recherche « à une phase » – n'en déplaise à Fuchida – est celle en vigueur à cette époque, néanmoins, on ne peut manquer de la comparer à celle des Américains, qui n'hésitent pas à envoyer une dizaine de SBD (sans compter les PBY) en patrouille. C'est incontestablement une grave lacune dans les méthodes de la *Kidô Butai*. Nous avons vu qu'elle s'inscrit dans la droite ligne de la mentalité prévalant au sein de la Marine impériale, entièrement orientée vers l'offensive, avec une grande aversion pour toute autre mission qui l'en détourne. Dès que la bataille est engagée, tous les avions de combat doivent être préservés pour les vagues d'assaut ; s'il n'y a pas assez d'hydravions pour les reconnaissances, elles ne sont tout simplement pas exécutées.

Le retard du lancement du *Tone* 4 a longtemps été considéré comme la première erreur de cette bataille – ou le premier coup du sort, comme on veut. La logique aurait, en effet, voulu qu'un autre reprenne immédiatement sa zone de patrouille. Sauf que le lancement d'un hydravion de remplacement aurait pris beaucoup plus de temps que n'en a demandé la réparation de la catapulte ou de l'avion (on ignore la cause de la panne). D'autant qu'il a été démontré plus haut que cet incident a été davantage un coup de chance qu'un coup du sort, puisqu'il a permis au *Tone* 4 de découvrir l'une des deux *Task Forces* avec une heure d'avance par rapport à son plan de vol initial.

Le malheureux équipage du *Tone* 4 a ainsi été pointé du doigt pendant de longues années comme celui qui avait laissé tomber son amiral au plus mauvais moment. Bien qu'il faille reconnaître qu'il n'a guère brillé par la qualité et la fréquence de ses messages, entretenant ainsi le doute dans l'esprit de Nagumo, le véritable coupable est l'équipage du *Chikuma* 1. S'il n'avait pas décidé de jouer la sécurité en passant au-dessus de la crasse plutôt qu'en dessous, il aurait vu les porte-avions américains *une heure* avant le *Tone* 4 !

Tout aurait-il été changé pour autant ? Probablement pas. À 06h30 (heure estimée du survol de la TF 17 par le *Chikuma* 1), Nagumo a *déjà* perdu l'initiative, car Fletcher est à une demi-heure du lancement de ses avions. Même s'il avait été immédiatement informé par l'hydravion, le commandant de la *Kidô Butai* n'aurait jamais pu faire décoller les siens avant 07h15 au mieux, et à la seule condition que les appareils de Midway n'attaquent pas avant leur départ. Pour surprendre les *Task Forces*, Nagumo devait prendre ses dispositions à 05h30. Or, à cette heure, il était encore persuadé que les porte-avions américains se trouvaient toujours à Pearl Harbor.

◀ Page de gauche, en haut : L'agonie du USS *Yorktown*, en train d'être évacué par son équipage. Photos prises depuis le croiseur lourd *USS Astoria*, le 4 juin 1942. (US NARA)

◣ Page de gauche, en bas : Les ultimes instants du USS *Hammann*, qui assurait la protection du *Yorktown*. Le destroyer emporte 80 marins avec lui... Les deux bâtiments ont été victimes des torpilles du même sous-marin japonais : le *I-168*. (US Navy)

[3] Ces retards n'auront *in fine* pas ou peu de répercussions sur le déroulement de la bataille, mais ils sont révélateurs de l'insouciance qui règne à tous les échelons de la Marine impériale.

[4] Un hydravion de Wotje a rencontré un PBY à 1 000 km à l'ouest de Midway, preuve indiscutable que, en accroissant le cercle habituel de leurs investigations, les Américains sont à la recherche de quelque chose de précis.

[5] En particulier D. W. Isom, voir Annexes.

QUE SAVAIT NAGUMO EXACTEMENT ?

Vraisemblablement pas grand-chose, et certainement moins que ce que certains auteurs ont bien voulu faire croire.

Le 31 mai (heure de Tokyo), la 1re Unité de transmissions informe Yamamoto et Nagumo de l''interception d'un volume anormalement élevé du trafic radio depuis Pearl Harbor, avec un grand nombre de messages estampés « urgent » en provenance du QG de Nimitz.

Le journal de bord de l'*Akagi* comporte quelques entrées intéressantes, qui ne figurent pas dans le rapport de Nagumo. En date du 29 mai, il mentionne une augmentation du rayon d'action des patrouilles aériennes depuis Midway [4] et la présence de sous-marins américains, probablement en mission de reconnaissance. Le 1er juin (heure de Tokyo), il cite : « D'après le message du 31 mai du service d'écoute radio de l'état-major général de la Marine, il y a une tendance à une nette augmentation du nombre de navires ennemis dépendant du système de transmission des bases du Pacifique et du système de transmission générale des bâtiments basés à Honolulu. »

Contrairement à ce qu'affirment ces auteurs [5], il n'est nulle part question d'une mise en garde à propos du fait que les Américains auraient éventé les plans japonais. Ce message est de nature à rendre Nagumo plus prudent, pas à l'alarmer. Toutefois, même si Nagumo n'a aucun renseignement précis, il en sait néanmoins assez pour faire trois déductions logiques :

1) une escadre américaine a vraisemblablement pris la mer, ce qui augmente le risque qu'il soit détecté prématurément et qu'il perde de ce fait l'effet de surprise ;

▼ Un matelot américain gravement blessé durant la bataille est transféré à bord d'un navire-hôpital. (US Navy)

2) l'échec de l'opération « Deuxième K » le plonge dans le noir à un moment où il n'est pas certain mais quand même possible que la flotte américaine du Pacifique soit en route pour une destination inconnue ;
3) de chasseur, il peut devenir à tout moment gibier sans savoir d'où viennent les coups.
La logique aurait voulu que Nagumo prenne des dispositions pour éviter les mauvaises surprises (ne serait-ce que doubler les vols de reconnaissance de ses hydravions). Or, il n'en fera rien. Deux raisons peuvent expliquer cette attitude passive : son intuition que les Américains ne sont pas assez malins pour avoir deviné ses plans et l'extrême rigidité des amiraux japonais à respecter les ordres et le plan d'origine quel que soit le développement de la situation tactique.

▲ La mine défaite, ces prisonniers japonais sont rassemblés par les vainqueurs sur l'île de Midway. (US NARA)

UN CHOC DE CULTURES

La guerre du Pacifique est, à bien des égards, un choc de cultures entre une société qualifiée de « matérialiste » et une autre pour laquelle « l'esprit l'emporte toujours sur la matière ». Depuis longtemps, les Japonais cultivent un fort complexe de supériorité vis-à-vis des occidentaux, considérés comme de piètres combattants qu'ils sont capables de vaincre n'importe où et n'importe quand ; et ce ne sont pas les six premiers mois du conflit qui les incitent à changer d'avis – la capitulation de Bataan (9 avril 1942) leur en offre une preuve indiscutable : ils ne sont même pas capables de se battre jusqu'à la mort comme tout guerrier qui se respecte.
Le « syndrome de la victoire », qui se développe au sein de l'appareil militaire depuis Pearl Harbor, ne les aide guère à voir la réalité en face. Il faut bien avouer que commander la Flotte combinée, la plus formidable armada de tous les temps, ou même la redoutable *Kidô Butai*, qui domine les océans de Ceylan à Hawaii, peut faire naître un sentiment d'invincibilité.
Toutes les armées du monde sont fondées sur un système pyramidal, mais, au Japon, c'est toute la société qui est ainsi constituée avec, en son sommet, l'empereur, par définition infaillible, car de droit divin. Les amiraux (et les généraux) sont en quelque sorte dépositaires de la volonté de l'empereur, et leurs ordres revêtent ainsi une sorte de caractère sacré. Leur désobéir est tout simplement inconcevable. Il en ressort que tout plan adopté par l'état-major doit nécessairement être appliqué, quelles qu'en soient les conséquences, d'autant que, comme le démontrera amplement le phénomène Kamikaze, les Japonais n'accordent ni le même regard à la mort ni la même valeur à la vie que les occidentaux. L'individu en tant que tel n'existe pas, et le libre arbitre est une notion totalement inconnue.
Par voie de conséquence, jusqu'au plus haut niveau, les prises d'initiative qui dérogeraient aux dispositions établies ne sont même pas inconvenantes, elles sont inimaginables. Élevé dès sa jeunesse dans l'obéissance aveugle aux ordres et dans le respect du code de l'honneur du *Bushido*, un amiral japonais s'avère incapable de s'adapter à une situation changeante qui l'obligerait à dévier du plan initial. Il est vraisemblable qu'il ne se pose même pas la question. Dans la majorité des cas, il préférera accepter la défaite et une mort honorable à une remise en cause du plan que l'empereur lui a confié à travers sa hiérarchie.
Fuchida est certainement l'un des mieux placés pour en juger :

[6] En comptant une heure et demie de route pour attaquer avant le décollage des avions américains, prévu à 07h00.

◥ Page de droite : Le désastre de Midway oblige l'amiral Yamamoto à présenter ses excuses à l'empereur. (DR)

▼ Comme lors de l'attaque de Pearl Harbor, Fuchida Mitsuo se montre très critique vis-à-vis des décisions de son supérieur Nagumo. (DR)

▶ Décollage d'un A6M2 Type 0, probablement pendant la bataille de la mer de Corail. Le lancement d'une vague se fait toujours devant la quasi-totalité de l'équipage du porte-avions, qui vient prodiguer ses encouragements aux valeureux pilotes. (US Navy)

« Il y a une sorte d'irrationalité et d'impulsivité dans le peuple japonais qui conduisent à des actes désordonnés et souvent contradictoires. Notre mentalité provinciale nous rend étroits d'esprit et dogmatiques, peu enclins à nous débarrasser de nos préjugés et lents à adopter même la plus petite amélioration, si elle nécessite une remise en cause de nos concepts. »
Face à cette civilisation millénaire aux pesantes traditions, la société américaine, beaucoup plus jeune, cultive la libre entreprise et la prise d'initiatives. Un amiral de l'US Navy est donc formé dès sa plus tendre enfance à réagir vite et de manière autonome pour résoudre un problème imprévu. Le respect des ordres reste tout aussi important que dans n'importe quelle autre marine ou armée, mais un officier américain jouit d'une marge de manœuvre qui peut faire la différence entre la défaite et la victoire. La suite des opérations dans le Pacifique sera révélatrice de cette différence fondamentale d'éducation et de comportement, qui jouera systématiquement en faveur des Américains.
Dans ces conditions, l'analyse d'une défaite comme celle de Midway est rapidement évacuée par tous ceux qui y ont pris part. Elle aurait entraîné une remise en cause trop profonde des fondements mêmes de la Marine impériale, ce qui est tout bonnement impensable. Les amiraux vaincus présenteront leurs excuses à Yamamoto, et celui-ci présentera les siennes à l'empereur, ainsi tout ira pour le mieux dans le meilleur des mondes, et on en restera là.
Tout juste certaines dispositions purement tactiques seront prises ultérieurement, comme cette fameuse procédure de recherche à « deux phases », le réarmement des appareils directement sur le pont d'envol et la manœuvre des porte-avions pendant une attaque aérienne.
Au soir du 4 juin, la seule option stratégiquement viable est d'abandonner le champ de bataille et d'annuler toute l'opération. Mais Nagumo, pour des raisons morales et culturelles, est incapable de prendre une telle décision ; sans doute aussi pour d'autres motifs, si l'on en croit le portrait peu flatteur qu'en a dressé Fuchida. Yamaguchi, pourtant un temps affranchi de la tutelle de Nagumo, n'agit pas autrement. Celui auquel l'état-major impérial promet un brillant avenir préfère s'en tenir au plan établi, qu'une analyse même succincte de la journée du 4 juin aurait dû envoyer à la poubelle, et privilégie son honneur personnel à la préservation du dernier joyau de la couronne de la *Kidô Butai*, le *Hiryû*. Tous deux sacrifient un gain stratégique, minime mais tangible, à un gain tactique hypothétique. Imprégnés depuis l'École navale du souvenir euphorisant de la bataille de Tsoushima,

ils sont en train de livrer « leur bataille décisive » sans comprendre que, victorieux ou non, d'autres batailles plus ou moins décisives ne manqueront pas de survenir et que la Marine impériale aura besoin de toutes ses forces pour y faire face ; que les porte-avions ne poussent pas sur les arbres et qu'en sauver un, c'est mieux que de les voir tous les quatre au fond du Pacifique.

Quant à Yamamoto, isolé entre les Aléoutiennes et Midway par la tradition de la Marine impériale qui veut que le commandant en chef conduise en personne la bataille, il ne se rend sans doute pas immédiatement compte de la gravité de la situation. En se plaçant lui-même dans cette position bâtarde, où il est incapable de venir rapidement en aide à l'une ou l'autre de ses deux forces engagées, il s'est transformé en simple spectateur d'un combat qui lui est impossible de diriger. Son apathie apparente à l'annonce de la présence de porte-avions américains et son désir de continuer le combat après la perte des trois quarts de sa force aéronavale laissent à penser qu'il est alors totalement déconnecté de la réalité.

La Marine impériale continuera à rechercher désespérément ce « mortel combat » avec l'US Navy, sans jamais comprendre que, face à un géant industriel comme les États-Unis, aucune bataille isolée ne pourrait jamais être décisive et qu'il serait préférable qu'elle s'arme pour une guerre d'usure à laquelle elle est tout sauf préparée.

NAGUMO POUVAIT-IL LANCER PLUS TÔT ?

Parmi les causes avancées de la défaite viennent largement en tête les tergiversations de Nagumo à propos du réarmement de ses bombardiers.

En fait, comme nous l'avons vu, afin de surprendre les porte-avions américains avant qu'ils ne lancent leurs appareils et ainsi bénéficier de l'effet de surprise, Nagumo aurait dû faire décoller sa propre vague avant 05h30 [6], ce qui signifie qu'il aurait dû ordonner les préparatifs entre 04h30 et 04h45 au plus tard. Or, à cette heure-là, il avait d'autant moins d'informations sur la position des *Task Forces* qu'il en ignorait jusqu'à l'existence. De toute manière, il était impossible de catapulter les hydravions de reconnaissance avant le lever du soleil

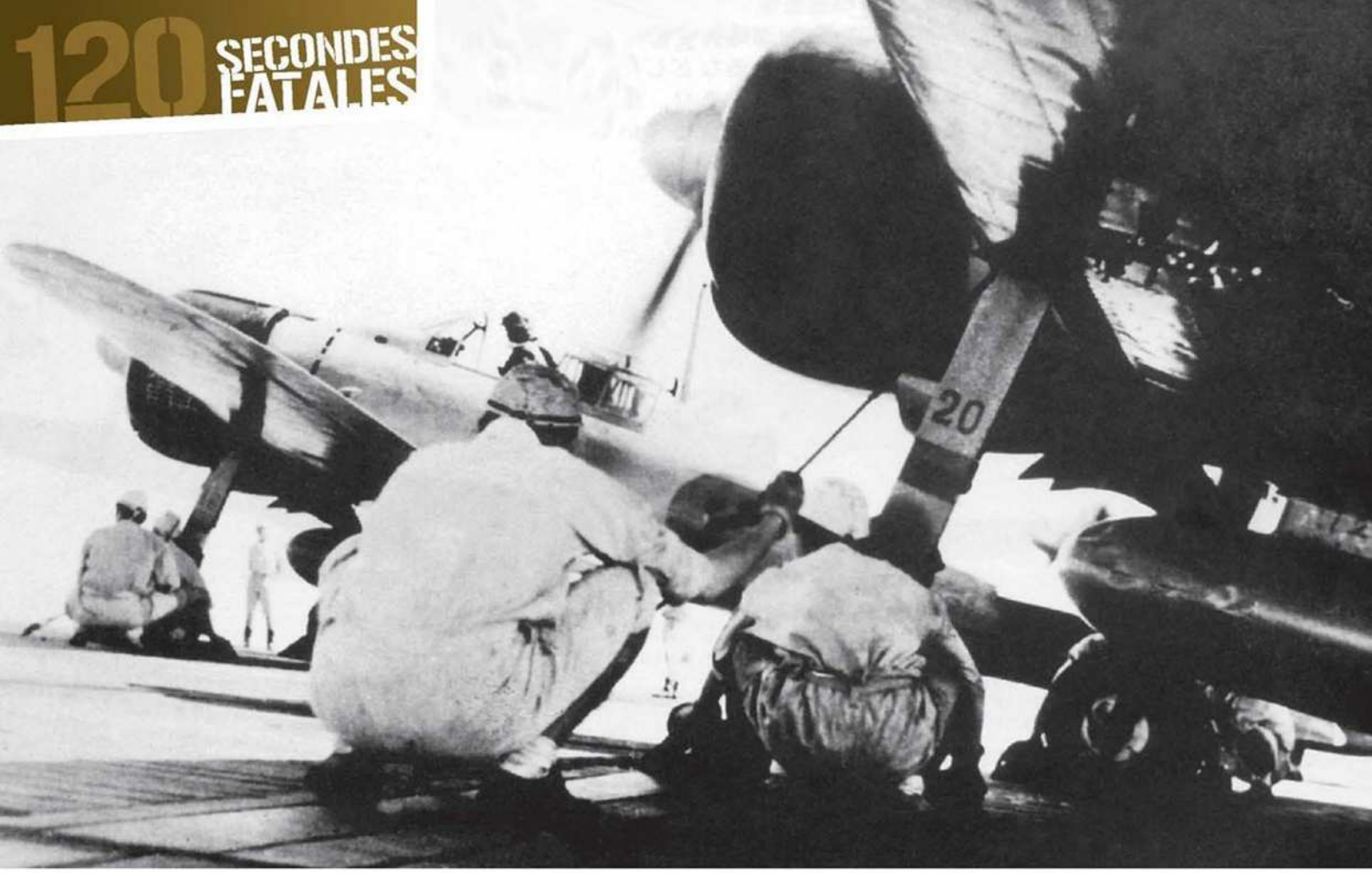
(aux environs de 04h30), et nous avons vu que ceux-ci ont eu besoin de près de trois heures pour les repérer. Compte tenu des circonstances, Nagumo a reçu l'information cruciale aussi tôt que cela était possible (07h28), et quand bien même le *Chikuma* 1 aurait effectué correctement sa mission, l'amiral avait déjà perdu l'initiative depuis longtemps.

Reste à savoir si, dès qu'il a eu connaissance de la présence d'une escadre ennemie, il n'aurait pas pu lancer une vague allégée, comme, par exemple, les seuls Type 99 de la 2e Division de porte-avions, dont le réarmement a été plus rapidement effectué. Seulement, il est nécessaire de tenir compte du fait que la procédure veut que les vagues d'assaut soient massives, comportent les deux types de bombardiers et soient escortées par la chasse. Le plus paradoxal dans cette affaire est que la Marine met l'emphase sur des attaques en masse, afin de frapper le plus fort possible, mais que Yamamoto laisse deux porte-avions s'aventurer dans les eaux froides du Pacifique Nord, alors que la tâche de s'en prendre aux défenses de Midway aurait fort bien pu leur être confiée (en particulier la seconde vague réclamée par Tomonaga) sans que Nagumo ne se départisse d'avions dont il aura le plus grand besoin ultérieurement.

En admettant que Nagumo n'ait pas pris la décision de réarmer ses bombardiers à 07h15, il aurait logiquement pu lancer une expédition contre les porte-avions américains environ trois quarts d'heure à une heure après qu'ils ont été repérés, soit entre 08h13 et 08h28. Mais aurait-il eu le temps de la faire décoller avant l'heure fatidique de 10h20 ?

Reprenons la chronologique des événements :

– 07h25 : attaque des TBF de la VT-8 et des B-26 de l'Air Force ;
– 07h25-07h55 : une demi-heure de tranquillité ;
– 07h55-08h35 : attaque en deux parties de la VMSB-241, immédiatement suivie par un bombardement à haute altitude des B-17 ;
– 08h35-09h18 : nouvelle période de calme avant l'arrivée des TBD de la VT-8.



▲ Les hommes de pont de l'*Akagi* se tiennent prêts à retirer les cales au signal du pilote. Cette photo a été prise lors du lancement de la première vague sur Pearl Harbor, le 7 décembre 1941. (Bunrindo)

Ce n'est qu'à 07h45 que Nagumo donne l'ordre d'attaquer la flotte ennemie, de ce fait, le temps de répit est de 53 minutes (environ), soit 10 minutes entre les deux vagues venues de Midway et 43 minutes avant l'arrivée des avions embarqués américains. Ce délai est très court (d'autant que les périodes d'accalmie ne sont pas fiables à la minute près), parce que la manœuvre aurait certainement été perturbée par son exécution en deux fois, mais cela semble jouable. Un lancement aurait pu être effectué juste avant 09h18 – tout au moins sur le plan théorique. Car ce raisonnement néglige une inconnue de taille : Nagumo aurait-il donné l'ordre de faire monter les avions sur le pont, sachant qu'il devait récupérer la vague de Tomonaga aux environs de 08h15 ? Si, comme il est vraisemblable, l'appontage des avions revenus de Midway aurait été considéré comme prioritaire, les ponts auraient dû être dégagés, et ce n'est qu'à partir de 08h45 – au mieux – que la vague d'assaut aurait pu être préparée – donc trop tard.

Sans doute que si les bombardiers de Tomonaga n'avaient été prélevés que sur deux porte-avions au lieu des quatre, soit par exemple les *Hiryû* et *Sôryû*, le nombre d'appareils aurait été à peu près le même (36 Type 99 et 34 Type 97), l'épineuse question de leur récupération aurait été résolue, et l'*Akagi* et le *Kaga* auraient conservé leur puissance de frappe intacte. Mais cette méthode n'entrait pas dans les procédures de la Marine impériale.

Comme on le voit, « l'erreur » de Nagumo est avant tout une faute stratégique, dont la responsabilité ne lui incombe pas directement.

Plus qu'une débâcle tactique, la bataille de Midway est pour la Marine impériale un naufrage stratégique. Il est difficile de condamner Nagumo pour avoir combattu selon les procédures en vigueur, dont la plupart de celles qui régissent l'emploi des porte-avions ont été établies par Yamamoto lui-même.

▶ Début du « vol vers nulle part » pour ce SBD de la VS-8. Le groupe aérien du *Hornet* se distinguera par une piètre prestation, ce qui vaudra une mise au placard provisoire aux deux principaux responsables du fiasco. (Collection M. E. Horan)

LA RESPONSABILITÉ DE LA CHASSE

La principale erreur tactique concerne la disposition de la couverture de chasse. Le premier problème auquel doit faire face la défense aérienne, c'est l'absence de radar. Certes, les vigies sont fidèles à leur réputation de jouir d'une vision supérieure à la moyenne, mais elles restent impuissantes à détecter des avions ennemis à 50 km de distance dans une masse nuageuse. L'alerte est donnée par les croiseurs ou les destroyers en tirant une salve en direction des Zéro ou en commençant à émettre un écran de fumée.

Dans ce domaine aussi, l'élément de surprise jouera pour les Américains.

Pour pallier cet inconvénient majeur, la *Kidô Butai* se doit d'agencer ses patrouilles *a priori* [7] afin de couvrir tous les secteurs d'où peut provenir le danger, mais aussi les étager à différentes altitudes de manière à être en mesure de faire face à une attaque simultanée de torpilleurs et de bombardiers en piqué. Il semble que cela ait été le cas avant la première vague venue de Midway, mais, très vite, le manque de discipline des pilotes japonais, leur goût immodéré pour la bagarre et l'orgueil de châtier les Américains les font converger vers chaque nouvel intrus – tous des torpilleurs jusqu'à environ 10h20. En outre, ils ont tendance à poursuivre leurs proies parfois sur près de 20 km, alors qu'elles ne représentent plus aucun danger immédiat, dépensant inutilement leur maigre capital d'obus de 20 mm, au lieu de revenir reprendre leurs patrouilles de protection.

Le second problème dont souffre la chasse, c'est l'absence d'un véritable contrôle et de radios performantes. L'unique fréquence est saturée par le bavardage inutile des pilotes, ce qui empêche les contrôleurs de se faire entendre. De toute façon, ceux-ci sont très mal placés pour diriger la manœuvre, car ils n'ont aucune vue d'ensemble sur la zone des combats, qui, il faut le rappeler, représente à un moment donné le double

[7] Ce que les Américains appellent CAP, *Combat Air Patrols*.

de la superficie de Paris. Comme ils sont incapables de prévoir ni même de gérer l'existant, ils ont tendance à faire décoller plus de chasseurs que nécessaire ; or, en définitive, ceux-ci ne font que venir s'agglutiner au banc de squales qui fond sur un nombre restreint de cibles, au lieu de venir occuper des secteurs où leur présence serait plus judicieuse.

Le fait que la chasse a passé plus de trois heures à massacrer des torpilleurs arrivant à très basse altitude (excepté le court épisode des tentatives d'interceptions des B-17) a entraîné l'essaim de guêpes à délaisser la protection en altitude, laissant ainsi le champ libre aux bombardiers en piqué américains arrivant vers 6 000 m, qui ont même été étonnés de ne pas avoir eu à affronter les Zéro avant leur attaque. Nous ne partageons pas le point de vue de certains auteurs qui estiment que, grâce à sa phénoménale vitesse ascensionnelle, le Zéro pouvait facilement redresser la situation. Tout d'abord, il faut environ sept minutes au A6M2 pour atteindre 6 000 m, soit le double du temps nécessaire à un SBD pour piquer de cette altitude et larguer sa bombe. Croiser vers 2 000 m un bombardier en piqué lancé à près de 600 km/h, alors que le Zéro en chandelle doit à peine en faire 450, ne le place certainement pas en situation favorable, car son temps de réaction avant que l'avion ennemi ne lance sa bombe est beaucoup trop court. Ensuite, un parapluie aérien efficace ne se construit pas sur des tactiques anarchiques de yo-yo. L'avantage de l'altitude est un élément primordial dans le combat aérien ; il doit être recherché systématiquement et conservé surtout pour des patrouilles *a priori*.

Genda, en tant que chef des opérations aériennes, a incontestablement failli dans sa tâche d'imposer une stricte discipline à ses pilotes et en ne les contraignant pas à occuper un espace défini à une altitude définie. Mais comme aucun plan d'aucune sorte concernant la protection des porte-avions n'a jamais été dressé avant la bataille, il n'est certainement pas le seul responsable de cette erreur tactique magistrale qui a entraîné la perte quasi simultanée des trois premiers porte-avions de la *Kidô Butai*.

Est-ce vraiment la chance qui a offert un ciel vide aux SBD de McClusky et Leslie, comme on l'a si souvent dit ? Nous laisserons le lecteur juge.

Pour résumer, les problèmes qu'a connus la chasse japonaise à Midway ne datent pas d'hier. Ils sont intimement liés au retard considérable accumulé par l'industrie japonaise à développer des radars et des moyens de communication aéroportés. Les radios sont dérivées de matériels occidentaux, déjà anciens, dont la licence a été acquise vers 1937, juste avant que le pays ne cesse tout commerce avec l'Occident. Si l'étude du radar remonte à 1936, les Japonais font fausse route dans leurs recherches et ne commencent à le comprendre qu'après une visite en Allemagne, début 1941, et surtout grâce à la capture de matériels britanniques et américains à Singapour et à Corregidor, début 1942. En juin 1942, ils n'en sont nulle part, et les budgets très limités en matière de R&D ne permettront pas d'accélérer les programmes. Encore une fois, cette attitude négative vis-à-vis de cette technique moderne de détection tient pour une bonne part dans le fait qu'elle est essentiellement défensive et aussi à la mentalité de l'époque tendant à rejeter toute approche rationnelle de la technologie.

En ce qui concerne les tactiques de combat et les procédures d'interception dans l'Aéronavale, tout est décidé à Yokosuka, dans un centre spécialisé où sont regroupés les meilleurs pilotes et les plus fins tacticiens. Les chaudes alertes connues par la *Kidô Butai* à Ceylan, puis dans la mer de Corail, ont été portées à la connaissance du centre de Yokosuka, mais, en juin 1942, celui-ci n'a pas encore validé la modification des procédures.

Les pilotes de Zéro sont extrêmement surpris par la résistance et la pugnacité des F4F Wildcat. Le malheur veut qu'ils tombent sur la crème de la chasse de l'US Navy, la VF-3. Bien qu'ils surclassent toujours leurs adversaires sur le plan technique, cette fois, ils ne les dominent ni sur le plan tactique ni sur celui de la combativité. Ce sera sans nul doute une source de frustration et même un vrai camouflet pour ceux qui se considèrent, non sans raison, comme les meilleurs pilotes de chasse du monde. Même dans le ciel, la roue est en train de tourner.

LA VINGT-CINQUIÈME HEURE

À l'inverse, si les Américains ont « assuré le coup » sur le plan stratégique, ils n'en ont pas moins commis un certain nombre d'erreurs tactiques : leur incapacité à organiser une attaque coordonnée a ravagé les rangs des torpilleurs, l'isolement de deux escadrilles de chasse au plus fort de la bagarre et l'ensemble de la prestation du *Hornet*, en particulier la grande vadrouille de Ring, ont constitué une démonstration plus que pitoyable ; sans compter les problèmes de radio qui ont privé les torpilleurs de leur escorte au plus mauvais moment. Ces fautes ont coûté cher en vies humaines, notamment chez les *Torpedo Squadrons*, mais aucune n'a été irréparable, en grande partie grâce au professionnalisme et au courage des aviateurs ; le fiasco des bombardiers en piqué, les 5 et 6 juin, n'a eu aucune grave conséquence. On pourra porter à la décharge des amiraux un manque d'expérience dans l'engagement simultané de plusieurs porte-avions, alors que c'était justement le point fort des Japonais.

Pour résumer, dès le 4 juin à 05h30, la *Kidô Butai* a perdu l'initiative, et son sort est, en quelque sorte, déjà scellé, parce que les dispositions du plan « MI » l'obligent à se départir d'une vague d'assaut sur Midway, qu'il lui faudra récupérer à un moment ou à un autre. On pourra discuter à loisir de ce que Nagumo savait ou ne savait pas avant d'engager la bataille, se demander si les torpilles étaient encore en place ou remplacées par des bombes, ou questionner à quelle heure le message du *Tone* 4 lui est parvenu. Il n'en reste pas moins que la procédure de la Marine impériale gravée dans le marbre, à laquelle même un amiral du rang de Nagumo ne pouvait déroger, condamnait la *Kidô Butai*. La seule chose qui aurait pu éventuellement la sauver, c'est si les Zéro avaient correctement fait leur boulot.

Napoléon a dit que la victoire ne dépend pas de la brillance des généraux, mais qu'elle revient à ceux qui commettent le moins d'erreurs. Cela vaut aussi pour les amiraux. ■

ANNEXES

ÉQUIVALENCE DES GRADES

Admiral	Amiral de la Flotte
Vice-Admiral	Vice-amiral d'escadre
Rear-Admiral	Contre-amiral
Commodore	–
Captain	Capitaine de vaisseau
Commander	Capitaine de frégate
Lieutenant-Commander	Capitaine de corvette
Lieutenant	Lieutenant de vaisseau
Lieutenant (junior grade)	Enseigne de vaisseau 1re classe
Ensign	Enseigne de vaisseau 2e classe
Machinist	Matelot breveté

MATELOTS AVEC SPÉCIALISATION	
AOM	Aviation Ordnanceman
AMM	Aviation Machinist's Mate
ACRM	Aviation Chief Radioman
ARM	Aviation Radioman
RM	Radioman
EM	Electrician's Mate
PTR	Painter
SEA	Seaman

Les grades sont suivis de la classe : 1c (First Class), 2c (Second Class) ou 3c (Third Class).

LES AVIONS AMÉRICAINS ENGAGÉS LE 4 JUIN

HORNET (CV-8)

ESCADRILLE VT-8

1	TBD-1	1506	LCDR J.C. Waldron	ACRM H.F. Dobbs	Abattu
2	TBD-1	0276	LT R.A. Moore	ARM1c T.H. Pettry	Abattu
3	TBD-1	0297	ENS W.R. Evans	ARM3c R.E. Bibb	Abattu
4	TBD-1	0321	ENS H.J. Ellison	ARM3c G.A. Field	Abattu
5	TBD-1	0308	LTjg J.D. Woodson	ARM3c O.D. Creasy	Abattu
6	TBD-1	0293	ENS W.W. Creamer	SEA2s F.S. Polston	Abattu
7	TBD-1	0284	ENS J.P. Gray	ARM2c M.A. Calkins	Abattu
8	TBD-1	0324	ENS U.M. Moore	ARM3c W.F. Sawhill	Abattu
9	TBD-1	0295	LT J.C. Owens	ARM1c A. Maffei	Abattu
10	TBD-1	1509	ENS H.P. Kenyon	ARM2c D.L. Clark	Abattu
11	TBD-1	0364	LTjg G.M. Campbell	ARM2c R.J. Fisher	Abattu
12	TBD-1	0311	AP1c R.B. Miles	SEA2c A.L. Picou	Abattu
13	TBD-1	0372	ENS W.W. Abercrombie	ARM2c B.B. Phelps	Abattu
14	TBD-1	1518	ENS G.H. Gay	ARM3c R.K. Huntington	Abattu (pilote sauvé, radio †)
15	TBD-1	0329	ENS G.W. Teats	ARM2c H. Martin	Abattu

YORKTOWN (CV-3)

ESCADRILLE VB-3					
1	SBD-3	4663	LCDR M.F. Leslie	ARM1c W.E. Gallagher	Amerri au retour le matin (panne essence)
2	SBD-3P	4662	LTjg P.A. Holmberg	AMM2c G.A. LaPlant	Amerri au retour le matin (panne essence)
3	SBD-3		ENS P.W. Schlegel	ARM2c J.A. Shropshire	
4	SBD-3		ENS R.K. Campbell	AMM1c H.H. Craig	
5	SBD-3		ENS A.W. Hanson	ARM3c J.J. Godfrey	
6	SBD-3		ENS R.H. Benson	ARM3c F.P. Bergeron	
7	SBD-3		LTjg G.A. Sherwood	ARM2c H.D. Bennett	
8	SBD-3		ENS R.M. Isaman	ARM3c S.K. Weaver	
9	SBD-3		ENS P.W. Cobb	AMM2c C.E. Zimmershead	
10	SBD-3	03246	LT H.S. Bottomley	ARM2c D.F. Johnson	
11	SBD-3	03247	ENS C.S. Lane	ARM2c J.L. Henning	
12	SBD-3	03248	ENS J.C. Butler	ARM3c D.D. Berg	Disparu l'après-midi
13	SBD-3	03209	LT D.W. Shumway	ARM1c R.E. Coons	
14	SBD-3	03242	ENS R.M. Elder	RM3c L.H. Till	
15	SBD-3	03238	ENS B.R. Cooner	ADM2c C.R. Bassett	
16	SBD-3	03237	LTjg O.B. Wiseman	ARM3c G.U. Dawn	Disparu l'après-midi
17	SBD-3	4675	ENS M.A. Merrill	RM3c D.J. Bergeron	
ESCADRILLE VT-3					
1	TBD-1	0285	LCDR L.E. Massey	ACRM L.E. Perry	Abattu
2	TBD-1	0286	CAP W.G. Esders	ARM2c R.B. Brazier	Amerrissage forcé
3	TBD-1	0303	MACH H.L. Corl	ARM3c L.F. Childers	Amerrisage forcé
4	TBD-1	0310	LTjg C.W. Howard	ARM1c H.L. Lundy	Abattu
5	TBD-1	0312	ENS L.L. Smith	ARM3c R.J. Darce	Abattu
6	TBD-1	0340	CMACH J.W. Haas	ARM3c W.A. Phillips	Abattu
7	TBD-1	0341	LT P.H. Hart	ARM1c J.R. Cole	Abattu
8	TBD-1	0343	ENS D.J. Roche	ARM3c C.L. Moore	Abattu
9	TBD-1	0354	ENS C.A. Osberg	ARM3c R.M. Hanson	Abattu
10	TBD-1	0361	LTjg R.W. Suesens	ARM2c T.L. Barkley	Abattu
11	TBD-1	0375	ENS O.A. Powers	SEA2c J.E. Mandeville	Abattu
12	TBD-1	0381	ENS W.F. Osmus	ARM3c B.R. Dodson	Abattu (pilote capturé et exécuté, radio †)
ESCADRILLE VF-3					
1	F4F-4	5171	LCDR J.S. Thach		Utilisé le matin
2	F4F-4	5170	LTjg W.S. Wollen		
3	F4F-4	5169	ENS R.L. Wright		
4	F4f-4	5168			
5	F4F-4	5167			
6	F4F-4	5165	LTjg B.R. Macomber		
7	F4F-4	5152	ENS G.A. Hopper		Abattu
8	F4F-4	5151	ENS H.B. Gibbs		
9	F4F-4	5150	ENS E.R. Bassett		Abattu
10	F4F-4	5149	LTjg A.J. Brassfield		
11	F4F-4	5148	LTjg R.G. Crommelin		
12	F4F-4	5147	ENS J.P. Adams		
13	F4F-4	5244			
14	F4F-4	5245			
15	F4F-4	5144	LTjg E.D. Mattson		
16	F4F-4	5143	MACH T.F. Cheek		Appareil détruit
17	F4F-4	5142	LTjg W.W. Barnes		
18	F4F-4	5080	ENS M. Tootle		Appareil détruit
19	F4F-4	5066			
20	F4F-4	5049	ENS R.A.M. Dibb		
21	F4F-4	5123	LTjg E.S. McCuskey		
22	F4F-4	5050	ENS H.A. Bass		
23	F4F-4	5093	LCDR J.S. Thach		Utilisé l'après-midi (14h40-15h42)
24	F4F-4	5239	ENS D.C. Sheedy		Appareil détruit à l'appontage
25	F4F-4		ENS G.F. Markham		
ESCADRILLE VS-5					
GC	SBD-3	4679	LTjg D.R. Berry	ARM2c E.A. Clegg	
1	SBD-3	4547	LTjg N.L.A. Berger	ACRM O.R. Phelps	
2	SBD-3	4458	LT W.C. Short	ACRM J.W. Trott	
3	SBD-3	4629	LTjg H.M. McDowell	ARM2c E.C. Strickland	
4	SBD-3	4652	LT J.L. Nielson	ACRM W.D. Straub	
7	SBD-3	4650	LTjg W.F. Christie	ARM1c A.A. Sobel	
11	SBD-3	4688	LT H.R. Dickson	ARM2c J.M. Lynch	
13	SBD-3	4637	ENS C.H. Horenburger	ARM3c L.R. Forshee	
15	SBD-3	4634	LT S. Adams	ARM1c J.J. Karrol	
16	SBD-3	4553	ENS B.G. Preston	ARM1c H.R. Cowden	

ENTERPRISE (CV-6)

ESCADRILLE VB-6

1	SBD-3	4687	LT R.H. Best	ACRM J.F. Murray	
2	SBD-2P	2133	LTjg E.J. Kroeger	RM3c G.W. Halterman	
3	SBD-3	4682	ENS F.T. Weber	AOM3c E.L. Hilbert	
4	SBD-3	4640	LT L.A. Smith	AMM2c H.H. Caruthers	N'a pas été lancé
5	SBD-3	4581	LTjg W.E. Roberts	AMM1c W.B. Steinman	
6	SBD-2	2153	ENS D.W. Halsey	RM3c J.W. Jenkins	Amerri (disparu)
7	SBD-3	4532	LT J.R. Penland	ARM3c H.F. Heard	Amerri (équipage recueilli)
8	SBD-2	2105	ENS T.F. Schneider	ARM3c G.L. Holden	Amerri avant l'attaque (équipage recueilli)
9	SBD-2	2173	ENS E.A. Greene	RM3c S.A. Muntean	Amerri (disparu)
10	SBD-3	4561	LT H.P. Lanham	ARM1c E.J. Garaudy	N'a pas été lancé
11	SBD-3	4620	ENS T.W. Ramsay	AMM2c S.L. Duncan	Amerrri (équipage recueilli)
12	SBD-3	4684	ENS L.A. Hopkins	RM3c E.R. Anderson	
13	SBD-2	2180	LTjg J.J. Van Buren	ARM3c H.W. Nelson	Amerri (disparu)
14	SBD-2	2125	ENS N.F. Vandiver	SEA1c L.E.J. Keaney	Amerri (disparu)
15	SBD-3	4542	ENS G.H. Goldsmith	ARM3c J.W. Patterson	
16	SBD-3	03235	LTjg E.L. Anderson	ARM2c S.J. Mason	Appareil détruit au retour
17	SBD-2	2185	ENS A.L. Rausch	AOM3c H.L. Jones	N'a pas été lancé
18	SBD-2	2145	ENS B.S. Varian	ARM3c C.R. Young	Amerri (disparu)

ESCADRILLE VS-6

GC	SBD-3	4618	LCDR C.W. McClusky	ARM1c W.G. Chochalousek	Appareil détruit
1	SBD-3	03207	LT W.E. Gallaher	ACRM T.E. Merritt	Appareil détruit
2	SBD-3	4681	ENS R.W. Stone	RM1c W.H. Bergin	
3	SBD-3	4526	ENS J.Q. Roberts	AOM1c T.R. Swindell	Abattu DCA
4	SBD-3	03206	LT C.R. Ware	AMM1c W.H. Stambaugh	Amerri (disparu)
5	SBD-3	03224	ENS F.W. O'Flaherty	AMM1c B.P. Gaido	Amerri (équipage capturé et exécuté)
6	SBD-3	03225	ENS J.A. Shelton	RM3c D.B. Craig	Amerri (disparu)
7	SBD-3	03232	LTjg N.J. Kleiss	ARM3c J.W. Snowden	
8	SBD-3P	4589	ENS W.R. Pittman	AMM2c F.D. Adkins	
9	SBD-3	4616	ENS E.E. Rodenburg	SEA2c T.J. Bruce	A fait demi-tour
10	SBD-3	03208	LT C.E. Dickinson	ARM1c J.F. DeLuca	Amerri
11	SBD-3	4563	ENS R.A. Jaccard	RM3c P.W. Pixley	
12	SBD-3	4600	ENS C.D. Pfeiffer	ARM3c F.C. Jeck	Amerri (disparu)
13	SBD-3	03234	LT F.A. Patriarca	ACRM J.R. Badgley	N'a pas été lancé
14	SBD-3	4612	ENS J.C. Lough	RM3c L.D. Hansen	Amerri (disparu)
15	SBD-3	4615	ENS J.R. McCarthy	ARM2c E.E. Howell	Amerri
16	SBD-3	03236	LTjg J.N. West	ARM2c A.R. Stitzelberger	
17	SBD-3	03239	ENS V.L. Micheel	RM3c J.D. Dance	
18	SBD-3	03240	ENS J.C. Dexter	RM3c D.L. Hoff	
–	SBD-3	?	ENS C.E. Vammen	AMM2c M.W. Clark	Disparu

ESCADRILLE VT-6

1	TBD-1	0289	LCDR E.E. Lindsey	ACRM C.T. Grenat	Abattu
2	TBD-1	1512	LTjg S.L. Rombach	ARM2c W.F. Glenn	Abattu
3	TBD-1	0279	ENS E. Heck	ARM3c D.L. Ritchey	
4	TBD-1	0350	LTjg R.E. Laub	ARM1c W.C. Humphrey	
5	TBD-1	0368	ENS I.H. McPherson	ARM2c W.D. Norton	
6	TBD-1	0366	LTjg J.T. Eversole	RM2c J.U Lane	Abattu
7	TBD-1	0294	LTjg L. Thomas	ARM2c H.F. Littlefield	Abattu
8	TBD-1	0367	MACH A.W. Winchell	ARM3c D.M. Cossitt	Amerri au retour
9	TBD-1	0378	LTjg R.M. Holder	ARM3c G.J. Durawa	Abattu
10	TBD-1	0342	LT A.V. Ely	RM3c A.R. Lindgren	Abatu
11	TBD-1	0338	CMACH S.B. Smith	SEA2c W.N. McCoy	Appareil détruit
12	TBD-1	0365	ENS F.G. Hodges	RM2c J.H. Bates	Abattu
13	TBD-1	1505	LT P.J. Riley	ARM2c E.J. Mushinski	Abattu
14	TBD-1	0327	ENS J.W. Brock	ARM3c J.M. Blundell	Abattu

ESCADRILLE VF-6

1	F4F-4	5084	LT J.S. Gray	9	F4F-4		LTjg H.D. Heisel	17	F4F-4	5142	RE T.W. Rhodes
2	F4F-4		ENS J.R. Daly	10	F4F-4	5224	MACH C. Allard	18	F4F-4		ENS J.A. Halford
3	F4F-4	5070	ENS W.J. Hiebert	11	F4F-4	5228	MACH H.M. Sumrall	19	F4F-4	5234	ENS W.W. Wileman
4	F4F-4	5222	MACH J.A. Achten	12	F4F-4	5062	MACH W.H. Warden	21	F4F-4	5235	LTjg W.E. Rawie
5	F4F-4		ENS R.M. Rich	13	F4F-4	5232	LT R.W. Mehle	22	F4F-4		ENS W.M. Holt
6	F4F-4		ENS W.C. Presley	14	F4F-4		ENS H.L. Grimmell	23	F4F-4	5174	RE E.H. Bayers
7	F4F-4		LTjg J.C. Kelley	15	F4F-4	5144	LTjg E.D. Mattson	24	F4F-4		MACH B.W. Reid
8	F4F-4		ENS N.D. Hodson	16	F4F-4	5062	ENS R.M. Gunsolus	26	F4F-4		LTjg H.J. Hoyle

US NAVY (MIDWAY)

ESCADRILLE VT-8						
1	TBF-1	00380	ENS A.K. Earnest	RM3c H.H. Ferrier	AMM3c J.D. Mannigs (†)	
4	TBF-1	00383	ENS O.J. Gaynier	ENS J.M. Hissem	SEA1c H.W. Pitt	Abattu
5	TBF-1	00384	AMM1c D.D. Woodside	PTR2c A.T. Meuers	AOM3c L.J. Orgeron	Abattu
12	TBF-1	00391	ENS V.A. Lewis	EM3c J.W. Mehltretter	AM3c N.L. Carr	Abattu
16	TBF-1	00399	LT L.K. Fieberling	ENS J.W. Wilkes	RM2c A.R. Osborne	Abattu
19	TBF-1	00389	ENS C.E. Brannon	AOM3c C.E. Fair	RM3c W.C. Lowe	Abattu

US MARINE CORPS

ESCADRILLE VMF-221				
1	F2A-3	01518	MAJ F.B. Parks	Disparu
2	F2A-3	01548	2LT E.P. Madole	Disparu
3	F2A-3P	01525	CAP J.R. Alvord	Disparu
4	F2A-3	01537	2LT J.M. Butler	Disparu
5	F2A-3P	01569	2LT D.W. Pinkerton	Disparu
6	F2A-3	01552	2LT C.S. Hughes	A fait demi-tour (panne)
7	F2A-3	01522	CAP D.J. Hennessey	Disparu
8	F2A-3	01541	2LT E.Q. Lindsay	Disparu
9	F2A-3	01524	CAP H.T. Merrill	Parachuté, disparu
10	F2A-3	01528	2LT T.W. Benson	Disparu
11	F2A-3	01568	CAP P.R. White	
12	F2A-3	01542	2LT J.D. Lucas	Disparu
13	F2A-3	01562	CAP K. Armistead	
14	F2A-3	01563	2LT W.B. Sandoval	Disparu
15	F2A-3	01553	CAP W.C. Humberd	
16	F2A-3	01523	2LT W.V. Brooks	Blessé
17	F2A-3P	01521	2LT C.M. Kunz	Blessé
18	F2A-3	01559	2LT M.E. Mahannah	Tué (corps retrouvé)
19	F2A-3P	01520	CAP R.E. Curtin	Disparu
20	F2A-3P	01550	2LT D.D. Irwin	
22	F4F-3	4008	CAP J.F. Carey	Blessé
23	F4F-3	3989	2LT W.W. Swansberger	Disparu
24	F4F-3	4000	CAP M.E. Carl	
25	F4F-3	3997	2LT C.M. Canfield	
26	F4F-3	4006	CAP F.P. McCarthy	Disparu
27	F4F-3	2532	2LT R.A. Corry	
28	F4F-3	1864	2LT H. Philipps	A fait demi-tour (panne)

ESCADRILLE VMSB-241					
1	SBD-2	2103	MAJ L.R. Henderson	PFC L.W. Reininger	Abattu - équipage disparu
2	SBD-2	2111	CAP R.E. Fleming	CPL E.T. Card	
3	SBD-2	2142	TSGT C.H. Stamps	PFC H.B. Thomas	
4	SBD-2	2178	CAP E.G. Glidden	CPL M.T. Johnson	
5	SBD-2	2122	2LT T.J. Gratzek	SGT C.W. Recke	Abattu - équipage disparu
6	SBD-2	2106	LT D. Iverson	PFC W.J. Reid	
7	SBD-2	2124	2LT R.J. Bear	PFC T.L. Sidebottom	
8	SBD-2P	2168	CAP A.H. DeLalio	CPL J.A. Moore	
9	SBD-2P	2148	2LT M.A. Ward	PFC H.M. Radford	Abattu - équipage disparu
10	SBD-2	2139	2LT A.W. Tweedy	SGT E.L.. Raymond	Abattu - équipage disparu
11	SBD-2	2129	2LT B.P. Hagedorn	PFC J.T. Piraneo	Abattu - équipage disparu
12	SBD-2	2107	CAP M.A. Tyler	Sgt R.A. Underwood	
13	SBD-2P	2135	2LT J.D. Rollow	PFC R.T. Ramsey	
15	SBD-2P	2184	2LT H.G. Schlendering	PFC E.O. Smith (†)	Abattu
16	SBD-2	2119	CAP R.L. Blain	CPL G.R. McFeely	Abattu
17	SBD-2P	2169	2LT B.H. Ek	PFC R.A. Brown	Abattu - équipage disparu
18	SBD-2	2162	2LT R.W. Vaupell	Sgt C.T. Hickman	N'a pas décollé (panne)
19	SBD-2	2144	2LT T.F. Moore	PFC C.W. Huber	N'a pas décolle (révision)
1	SB2U-3	2072	MAJ B.W. Norris	PFC A.B. Whittington	Disparu
2	SB2U-3	2088	2LT G.T. Lumpkin	PFC G.A. Toms	
3	SB2U-3	2067	2LT K.O. Campion	PVT A.J. Maday	Abattu - équipage disparu
4	SB2U-3	2053	2LT G.E. Koutelas	PFC W.H. VanKirk	
5	SB2U-3	2062	CAP B. Prosser	PFC E.Q. Williams	A fait demi-tour (ennuis mécaniques)
6	SB2U-3	2045	2LT J.H. Marmande	PFC E.M. Colvin	Abattu - équipage disparu
7	SB2U-3	2094	2LT J. Cosley	PFC C.E. Cayer	
8	SB2U-3	2083	2LT A.H. Ringblom	PVT E.T. Webb	Abattu - équipage disparu
9	SB2U-3	2064	CAP L.M. Williamson	PFC D.L. Rhodes	
10	SB2U-3	2057	2LT O.H. Ramlo	PVT T. Wilhite	
11	SB2U-3	2071	2LT S.H. Whitten	SGT F.E. Zelnis	
–	SB2U-3	2066	2LT D.L. Cummings	PVT H.I. Starkes (†)	Abattu

US ARMY AIR FORCE

18TH RECONNAISSANCE SQUADRON			
B-26-MA	40-1391	LT J.P. Muri (P) - 2LT P.L. Moore (Co-P) - 2LT W.W. Moore (N) - 2LT R.P. Johnson (B) TSGT J.J. Gogoj (M) - SGT F.L. Mellow (R) - PFC E.D. Ashley (M)	
B-26-MA	40-1424	LT H.C. Mayes (P) - 2LT G.H. McCallister (Co-P) - 2LT W.D. Hargis (N) - 2LT G.J. Barnicle (B) SSGT S. Battaglia (M) - PVT B.F. Huffstickler (R) - PVT R.W. Walters (M)	Abattu - équipage disparu

69TH BOMBARDMENT SQUADRON			
B-26-MA		CAP J.F. Collins (P) - 2LT C.O. Villines (Co-P) - 2LT T.N. Weems (N) - SGT E.M. Mohon (B) SGT J.D. Dunn (M) - TSGT R.S. White (R) - CPL J.D. Joyce (M)	
B-26-MA		LT W.S. Watson (P) - 2LT L.H. Whittington (Co-P) - 2LT J.P. Schuman (N) - SGT J.E. Via (B) SSGT R.C. Decker (M) - CPL A.E. Owen (R) - CPL B.C. Seitz (M)	Abattu - équipage disparu

Ne sont indiqués que les avions identifiés ayant été préparés pour une mission de guerre.En ce qui concerne l'US Navy, ne sont mentionnées que les unités ayant effectivement engagé l'ennemi le 4 juin.

VICTOIRES HOMOLOGUÉES À L'AVIATION AMÉRICAINE

4 JUIN 1942

US Marine Corps

VMF-221		
06.20	Cap John F. Carey	Aichi 99
06.20	2Lt Clayton M. Canfield	Aichi 99
06.20	Cap Marion E. Carl	Zéro
06.20	Cap William C. Humberd	Bombardier
06.20	Cap William C. Humbred	Zéro
06.25	2Lt Charles M. Kunz	Aichi 99
06.25	2Lt Charles M. Kunz	Aichi 99
06.30	2Lt Roy A. Corry Jr	Zéro
06.30	2Lt Roy A. Corry Jr	Aichi 99
06.30	Cap Frances P. McCarthy	Zéro
06.30	Cap Philip R. White	Aichi 99

VMSB-241		
07.55	Cpl John H. Moore (radio-mit)	Chasseur
07.55	Cpl Meade T. Johnson (radio-mit)	Chasseur
	Pfc Truell L. Sidebottom (radio-mit)	
07.55	Pfc Reed T. Ramsey (radio-mit)	Chasseur
07.55	Pfc Horace B. Thomas (radio-mit)	Chasseur
08.20	Pfc Duane L. Rhodes (radio-mit)	Sentoki Zéro
	Pvt Teman Wilhite (radio-mit)	
	Sgt Frank E. Zelnis (radio-mit)	
	Pvt Henry L. Starks (radio-mit)	
08.20	Sgt Frank E. Zelnis (radio-mit)	Zéro

US Navy

VF-3		
10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	LCdr John S. Thach	Chasseur
10.20	Ens Daniel C. Sheedy	Chasseur
10.20	Ens Robert A.M. Dibb	Zéro
10.20	Mach Thomas F. Cheek	Zéro
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Elbert S. McCuskey	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Arthur J. Brassfield	Bomb. piqué
12.10	Ltjg Richard G. Crommelin	Chasseur
12.10	Ltjg Edward D. Mattson	Bomb. piqué
12.10	Ltjg William W. Barnes	Bomb. piqué
12.10	Ens John B. Bain	Chasseur
12.10	Ens Horace A. Bass Jr	Bomb. piqué
12.10	Ens. Horace A. Bass Jr	Chasseur
12.10	Ens William S. Woollen	Bomb. piqué
12.10	Ens Richard L. Wright	Chasseur
12.10	Ens Harry B. Gibbs	Bomb. piqué
12.10	Ens Harry B. Gibbs	Bomb. piqué
14.40	Ltjg Elbert S. McCuskey	Zéro
14.40	Ltjg Elbert S. McCuskey	Zéro
14.40	LCdr John S. Thach	Torpilleur
14.40	Ltjg William N. Leonard	Torpilleur
14.40	Ltjg Walter A. Bass	Torpilleur
14.40	Ens John P. Adams	Torpilleur
14.40	Mach Doyle C. Barnes	Torpilleur
14.40	Mach Doyle C. Barnes	Torpilleur
14.40	Ens Milton Tootle IV	Torpilleur
14.40	Ens William S. Woollen	Torpilleur

VF-6		
12.00	Ens Thomas C. Provost III	Nakajima 97
	Ens James A. Halford	
14.00	Ltjg Rhonald J. Hoyle	Hydravion
14.30	Ltjg Wilmer E. Rawie	Torpilleur
	Ens Ralph M. Rich	
	Ens Wayne C. Presley	
14.30	Mach Beverly W. Reid	Torpilleur
14.30	RE Edward H. Bayers	Zéro
14.30	RE Efward H. Bayers	Torpilleur
14.40	Ens Melvin C. Roach	Chasseur
16.30	Lt James S. Gray Jr	Hydravion
16.30	Mach Howell M. Sumrall	Hydravion
	Mach Julius A. Achten	

VF-8		
12.10	Ens Morrill I. Cook Jr	Chasseur
12.10	Ens Morrill I. Cook Jr	Chasseur
12.10	Lt Warren W. Ford	Chasseur
12.10	Lt George Formanek Jr	Bomb. ou torp.

VB-3		
16.58	AOM2 C.R. Bassett	Zéro

VS-6		
10.20	AMM3 Walter G. Chochalousek (r/m)	Zéro
10.20	AMM2 Floyd D. Adkins (radio-mit)	Me 109

VT-6		
09.50	ARM1 Walter C. Humphrey (r/m)	Zéro

LES PORTE-AVIONS JAPONAIS
ENGAGÉS DANS LA BATAILLE DE MIDWAY

AKAGI
CROISEUR DE BATAILLE TRANSFORMÉ EN PORTE-AVIONS

En service le 3 mars 1927. Coulé le 5 juin 1942.
Déplacement maximum : 42 765 tonnes – **Longueur hors tout :** 260,60 m
Vitesse maximale : 31,5 nœuds
Équipage : 1 340 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 91
Armement défensif : 6 x 200 mm, 12 x 127 mm, 28 x 25 mm, 22 x 13,2

KAGA
CROISEUR DE BATAILLE TRANSFORMÉ EN PORTE-AVIONS

En service le 21 mars 1928. Coulé le 4 juin 1942.
Déplacement maximum : 43 650 tonnes – **Longueur hors tout :** 260,50 m
Vitesse maximale : 29 nœuds
Équipage : 1 450 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 85
Armement défensif : 10 x 200 mm, 16 x 127 mm, 25 x 25 mm, 30 x 13,2

HIRYÛ
Lancé le 16 novembre 1937 (classe Sôryû). Coulé le 5 juin 1942.
Déplacement maximum : 23 200 tonnes – **Longueur hors tout :** 227,30 m
Vitesse maximale : 34,3 nœuds
Équipage : 1 100 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 73
Armement défensif : 12 x 127 mm, 25 x 25 mm, 15 x 13,2

SÔRYÛ
Lancé le 29 décembre 1937 (classe Sôryû). Coulé le 4 juin 1942.
Déplacement maximum : 19 500 tonnes – Longueur hors tout : 227,50 m
Vitesse maximale : 34,5 nœuds
Équipage : 1 050 marins
Nombre maximum d'avions embarqués : 73
Armement défensif : 12 x 127 mm, 25 x 25 mm, 15 x 13,2

LES PORTE-AVIONS AMÉRICAINS
ENGAGÉS DANS LA BATAILLE DE MIDWAY

YORKTOWN
Lancé le 4 avril 1936 (classe Yorktown). Coulé le 7 juin 1942.
Déplacement maximum : 25 485 tonnes – Longueur hors tout : 246,60 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm

ENTERPRISE
Lancé le 30 octobre 1936 (classe Yorktown). Ferraillé en août 1958.
Déplacement maximum : 29 485 tonnes – Longueur hors tout : 246,60 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm

HORNET
Lancé le 14 décembre 1940 (classe Yorktown). Coulé le 27 octobre 1942.
Déplacement maximum : 25 485 tonnes – Longueur hors tout : 252,50 m
Vitesse maximale : 33 nœuds
Équipage : 2 702 marins et aviateurs
Nombre maximum d'avions embarqués : 100
Armement défensif : 8 x 127 mm, 16 x 28, 23 x 20, 16 x 12,7 mm

AICHI D3A1

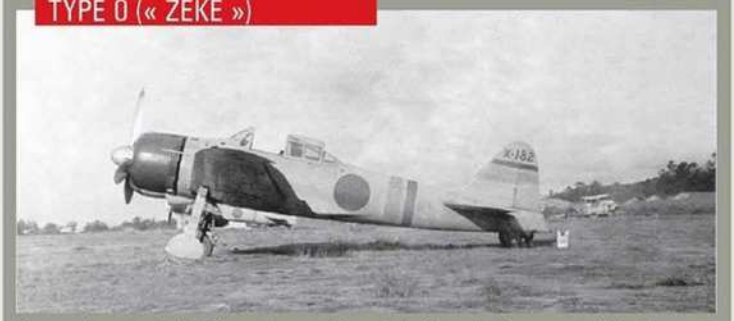
TYPE 99 (« VAL »)

Conçu en 1936, le D3A est le dernier avion embarqué à train fixe de la marine Impériale. Entré en production en décembre 1939, le modèle D3A1 est construit à 470 exemplaires de série. Il sera suivi à partir d'août 1942 par 815 D3A2, se différenciant par un moteur plus puissant, une plus grande autonomie (c'était le point faible du D3A1) et quelques modifications mineures.
Bien que d'allure peu moderne, son efficacité peut être jugée par le fait qu'aucun autre avion des forces de l'Axe n'a coulé autant de navires alliés. Sa grande maniabilité lui permet souvent de remplacer les Zéro dans les patrouilles de protection des porte-avions japonais.

TYPE : BOMBARDIER EN PIQUÉ BIPLACE
Moteur : Mitsubishi Kinsei 44 en étoile de 1 070 ch au décollage
Vitesse maxi : 386 km/h à 3 000 m
Vitesse de croisière : 296 km/h à 3 000 m
Plafond pratique : 9 300 m
Temps à 3 000 m : 6 mn 27 sec
Distance franchissable : 1 500 km (environ)
Envergure : 14,37 m – **Longueur :** 10,20 m
Poids à vide : 2 408 kg; **en charge :** 3 650 kg.
Armement : 2 mitrailleuses de 7,7 mm fixes tirant vers l'avant et 1 mitrailleuse de 7,7 mm sur affût mobile arrière; une bombe de 250 kg sur ratelier ventral et 2 bombes de 60 kg sous les ailes.

MITSUBISHI A6M2

TYPE 0 (« ZEKE »)



On ne présente plus le Zéro, avion mythique de la Seconde Guerre mondiale s'il en est. Entré en service en Chine en juillet 1940, il va constituer l'une des grandes énigmes pour les Alliés, jusqu'à la découverte d'un appareil intact en juin 1942.
Car, le Zéro leur semble jusqu'alors une invention du diable : maniabilité extrême, vitesse ascensionnelle élevée et autonomie incroyable pour un monomoteur. L'étude de l'appareil capturé va alors révéler les secrets du Zéro : il n'y a pas de miracle. Pour compenser la faible puissance du moteur, la cellule a été allégée au maximum (pas de blindage, pas de réservoirs auto-obturants, armement minimum).
Même démythifié, le Zéro continuera à poser de gros problèmes à la chasse américaine, tant qu'elle ne disposera pas d'avions plus puissants (comme le F6F Hellcat).

TYPE : CHASSEUR MONOMOTEUR
Moteur : Nakajima Sakae 12 en étoile de 940 ch au décollage
Vitesse maxi : 533 km/h à 4 500 m
Vitesse de croisière : 330 km/h à 3 000 m
Plafond pratique : 10 000 m
Temps à 6 000 m : 7 mn 27 sec
Distance franchissable maxi : 3 000 km (environ)
Envergure : 12,00 m – **Longueur :** 9,06 m
Poids à vide : 1 680; **en charge :** 2 410 kg.
Armement : 2 mitrailleuses de 7,7 mm (capot) et 2 canons de 20 mm (ailes).
Total construit (toutes versions) : 10 449 exemplaires

NAKAJIMA B5N2

TYPE 97 (« KATE »)

En décembre 1941, le B5N2 est l'avion-torpilleur le plus moderne du monde. Confié aux équipages d'élite de la marine Impériale, il constitue une arme de lutte aéronavale très performante. Cependant, comme tous les avions japonais de l'époque, il se révèle vite vulnérable aux armes de petit calibre en raison de l'absence de blindage et de réservoirs auto-obturants. En outre, il souffre d'un armement défensif nettement insuffisant. Il n'en reste pas moins en première ligne jusqu'en juin 1944, faute de remplaçants disponibles.
En tout, 1 149 exemplaires sont produits, toutes versions confondues.

TYPE : BOMBARDIER-TORPILLEUR TRIPLACE
Moteur : Nakajima Sakae 11 en étoile de 1 000 ch au décollage
Vitesse maxi : 368 km/h à 2 000 m
Vitesse de croisière : 255 km/h à 2 000 m
Plafond pratique : 7 400 m
Temps à 3 000 m : 7 mn 50 sec
Distance franchissable maxi : 2 300 km (environ)
Envergure : 15,52 m – **Longueur :** 10,30 m
Poids à vide : 2 106 kg; **en charge :** 3 700 kg.
Armement : 1 mitrailleuse de 7,7 mm sur affût mobile arrière; 800 kg de bombes ou 1 torpille de 800 kg.

GRUMMAN F4F-3/-4

WILDCAT

Premier chasseur embarqué moderne, le F4F n'a guère d'arguments à opposer à son grand rival du Pacifique, si ce n'est un armement plus puissant. La première version de série (F4F-3) entre en service fin 1940, mais elle est frappée de nombreuses maladies infantiles. La majorité des 369 exemplaires produits sont issus au corps des Marines. Copiée sur la version destinée à la Royal Navy britannique, la version F4F-4 se distingue par des ailes repliables manuellement et son moteur R-1830-36 en remplacement du R-1830-90 avec compresseur. Cette version entre en service en novembre 1941. Début 1942, la production est transférée à General Motors. En tout, 7 898 exemplaires du « chat sauvage » seront construits, dont 5 927 par General Motors.

TYPE : CHASSEUR EMBARQUÉ
Moteur : Pratt & Whitney R-1830-36 en étoile de 1 200 ch
Vitesse maxi : 512 km/h à 3 000 m
Vitesse de croisière : 259 km/h à 5 900 m
Plafond pratique : 12 000 m
Temps à 6 000 m : 10 mn 6 sec
Distance franchissable : 1 250 km
Envergure : 11,58 m – **Longueur :** 8,76 m
Poids à vide : 2 610 kg; **en charge :** 3 605 kg.
Armement : 6 mitrailleuses d'aile de 12,7 mm (et éventuellement 2 bombes de 45 kg)

BREWSTER F2A-3
BUFFALO

Le Buffalo est le premier monoplan embarqué de l'US Navy, mais lorsque la guerre du Pacifique éclate, il n'est plus guère utilisé au sein des forces aériennes américaines que par l'US Marine Corps, dans sa version F2A-3. Celle-ci, qui se voit refuser un moteur plus puissant, est plus lourde de 700 kg en raison de la présence d'un blindage renforcé et de réservoirs plus grands.
Le prototype vole pour la première fois en décembre 1937 et 508 exemplaires de série sont produits jusqu'en 1942. Ils servent au sein de l'US Navy, l'USMC, la RAF, la Fleet Air Arm, la RAAF, l'aviation des Indes néerlandaises et l'Ilmavoimat finlandaise.
Cet avion, bien que surclassé par ses adversaires, se comportera d'une manière plus qu'honorable aux mains de tous ses utilisateurs, à l'exception de l'USMC, seul à mettre en œuvre la version F2A-3.

TYPE : CHASSEUR EMBARQUÉ/TERRESTRE
Moteur : Wright R-1820-40 en étoile de 1 200 ch au décollage
Vitesse maxi : 518 km/h à 5 000 m
Vitesse de croisière : 258 km/h à 5 000 m
Plafond pratique : 10 100 m
Temps à 6 000 m : 9 mn
Distance franchissable : 1 550 km
Envergure : 10,67 m – **Longueur :** 8,03 m
Poids à vide : 2 146 kg; **en charge :** 3 245 kg.
Armement : 4 mitrailleuses d'aile de 12,7 mm (et éventuellement 2 bombes de 45 kg)

VOUGHT SB2U-3
VINDICATOR

Surnommé par ses équipages « Wind Indicator » (manche à air), le SB2U, dont la conception remonte à 1934, n'est plus un avion réellement moderne en 1942, même si sa silhouette est trompeuse. En effet, ce monoplan à aile basse fait appel à une construction mixte, métal et toile. Plusieurs versions sont produites et la principale encore en service pendant la bataille de Midway (SB2U-3) ne propose pas suffisamment de modifications pour améliorer les performances et réduire la vulnérabilité de l'appareil. La production se limite à 169 exemplaires (dont 57 SB2U-3), auxquels il faut ajouter les 40 Vought 156F commandés par la marine française et les 50 Chesapeake anglais.

TYPE : BOMBARDIER EMBARQUÉ BIPLACE/BIPLACE
Moteur : Pratt & Whitney R-1535-02 en étoile de 825 ch
Vitesse maxi : 390 km/h à 3 000 m
Vitesse de croisière : 300 km/h à 3 000 m
Plafond pratique : 7 200 m
Distance franchissable : 1 800 km
Envergure : 12,80 m – **Longueur :** 10,36 m
Poids à vide : 2 555 kg; en charge : 4 275 kg.
Armement : 1 mitrailleuse de 12,7 mm fixe tirant vers l'avant et 1 mitrailleuse de 12,7 mm sur affût mobile; 500 kg de bombes

DOUGLAS SBD-2/-3
DAUNTLESS

Slow But Deadly – lent mais mortel, tel est le surnom du SBD qu'il justifiera à de nombreuses reprises pendant la guerre du Pacifique, mais aussi sous d'autres horizons. Cet appareil se distinguera par son exceptionnelle longévité, mais aussi par ses nombreux exploits jusqu'à la fin de l'année 1944.
Conçu en 1938 comme avion de bombardement en piqué, il entre en service fin 1940. Il donnera lieu à de nombreuses variantes et en tout 4 510 exemplaires seront produits tant pour l'US Navy et l'USMC que pour l'USAAF (A-24). Cependant, ses lettres de noblesse sont surtout acquises lors des grandes batailles aéronavales du Pacifique, dans la mer de Corail et à Midway, car avec l'USAAF ses prestations restent assez mitigées.

TYPE : BOMBARDIER EN PIQUÉ EMBARQUÉ
Moteur : Wright R-1820-32 en étoile de 1 000 ch au décollage
Vitesse maxi : 412 km/h à 4 250 m
Vitesse de croisière : 238 km/h à 4 250 m
Plafond pratique : 8 310 m
Distance franchissable : 1 970 km
Envergure : 12,65 m – **Longueur :** 10,06 m
Poids à vide : 2 565 kg; en charge : 4 700 kg.
Armement : 2 mitrailleuses de 12,7 mm fixes tirant vers l'avant et 2 mitrailleuses de 7,62 mm sur affût mobile; 725 kg de bombes sous le fuselage et 295 kg de bombes sous les ailes.

DOUGLAS TBD-1
DEVASTATOR

Le TBD est issu d'un cahier des charges de 1934 demandant un torpilleur pouvant opérer depuis le nouveau porte-avions USS Ranger. Le prototype vole en avril 1935. Sa construction est entièrement métallique, avec une voilure partiellement repliable. La commande porte sur 129 TBD-1, dont les premiers exemplaires sont pris en compte en juin 1937.
Quatre ans plus tard, le TBD se révèle particulièrement lent et vulnérable aux armes de petit calibre. Conçu comme triplace de torpillage, l'appareil est utilisé en opérations avec seulement deux membres d'équipage.
La bataille de Midway consommera les derniers exemplaires encore en service.

TYPE : BOMBARDIER-TORPILLEUR EMBARQUÉ
Moteur : Pratt & Whitney R-1830-64 en étoile de 900 ch
Vitesse maxi : 332 km/h à 2 500 m
Vitesse de croisière : 206 km/h à 2 500 m
Plafond pratique : 6 000 m
Distance franchissable : 700 km (en pleine charge)
Envergure : 15,24 m – Longueur : 10,64 m
Poids à vide : 2 805 kg; en charge : 4 625 kg.
Armement : 1 mitrailleuse de 7,62 mm fixe tirant vers l'avant, 1 mitrailleuse de 7,62 mm sur affût mobile; 1 torpille Mk. XIII (550 kg) ou 450 kg de bombes.

FICHES DE LECTURE

Nous ne vous proposons que trois ouvrages, malheureusement tous en anglais. Publié en français, *La Bataille aéronavale de Midway* de Bernard Millot (éditions Larivière) est un peu trop ancien (1979) pour trouver sa place dans nos fiches de lecture. L'ouvrage de Thaddeus V. Tuleja, *La Bataille de Midway* (Arthaud), est complètement dépassé (1962), mais il offre de nombreux témoignages du côté américain. Pour avoir le point de vue d'un témoin oculaire japonais, on peut éventuellement consulter *La Bataille de Midway* (M. Fuchida & M. Okumiya), disponible en français aux éditions Laville ; nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur certaines erreurs du principal co-auteur qui ne semblent pas toutes involontaires.

SHATTERED SWORD THE UNTOLD STORY OF THE BATTLE OF MIDWAY

Jonathan B. Parshall & Anthony P. Tully
Potomac Books, Washington DC, 2007

C'est un énorme pavé de 600 pages qui retrace avec minutie chaque détail de chaque action de cette bataille depuis la préparation du plan de Yamamoto. Il est principalement centré sur la *Kidô Butai*, le côté américain étant traité assez succinctement. Les auteurs ouvrent des perspectives nouvelles et fort intéressantes, notamment sur le trajet des hydravions de reconnaissance, la procédure de préparation d'une vague d'assaut ou les informations à la disposition de Nagumo au matin du 4 juin. Une remarquable analyse est proposée en conclusion, dans laquelles les auteurs mettent davantage l'accent sur une faillite collective que sur une responsabilité individuelle. Il est agrémenté de nombreuses cartes montrant le trajet et la position des navires à telle ou telle période, les approches des avions américains ou japonais (attaque du *Yorktown*), ainsi que les points d'impact des bombes sur les porte-avions. Parmi les nombreuses annexes, on trouvera la liste complète des mouvements des Zéro de la couverture aérienne et des vagues d'assaut, avec heures de départ et d'appontage, et sort final de chaque avion. Le seul reproche que nous lui ferons, c'est de ne jamais donner la parole aux témoins et aux acteurs, sauf quelques trop brèves citations éparses.
Shattered Sword est à notre sens *le* livre qui fera référence pendant encore longtemps et s'il n'y en a qu'un sur ce sujet à trouver une place dans votre bibliothèque, c'est celui-ci.

MIRACLE AT MIDWAY

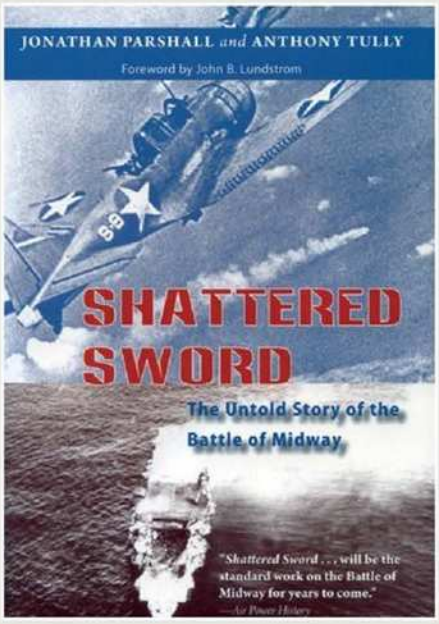
Gordon D. Prange
McGraw-Hill, New York, 1982

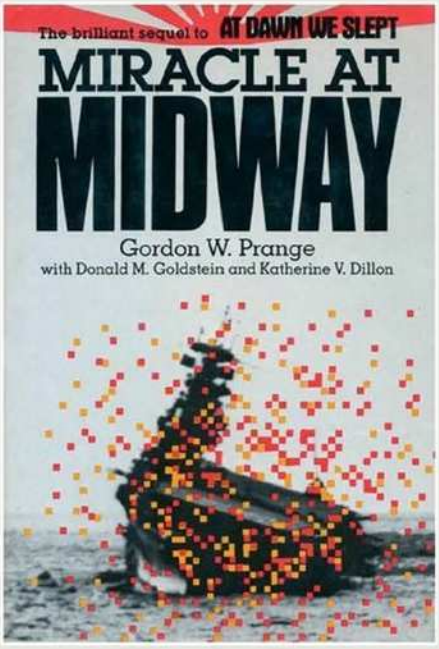
Sans doute un peu ancien et ne bénéficiant donc pas des nouvelles recherches entreprises dans les archives japonaises, cet ouvrage reste néanmoins une référence sur le sujet, d'autant qu'il donne une vue plus large que Parshall/Tully sans être pour autant aussi américano-centré que les ouvrages de Millot et de Tuleja. Prange a été l'un des premiers à mettre le doigt sur un certain nombre de points cruciaux, qui seront repris et développés dans *Shattered Sword*. Toutefois, comme son titre l'indique, il met trop l'accent sur l'aspect miraculeux de la victoire américaine sans vraiment chercher à comprendre pourquoi les miracles n'existent pas, même en temps de guerre. Il se lit comme un roman, même pour un public n'ayant pas une parfaite maîtrise de l'anglais.

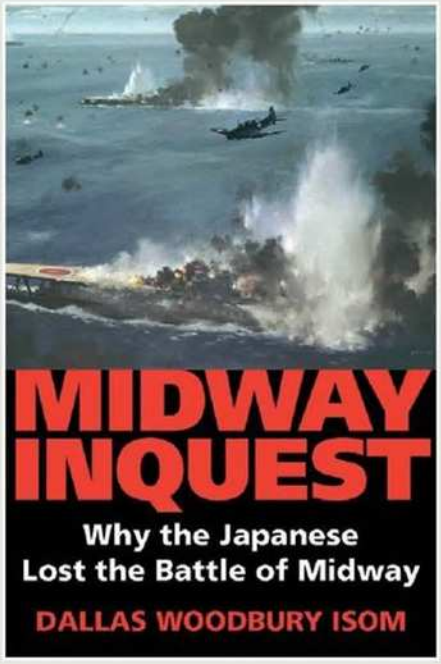
MIDWAY INQUEST WHY THE JAPANESE LOST THE BATTLE OF MIDWAY

Dallas W. Isom
Indiana University Press, Bloomington IN, 2007

Il s'agit d'un ouvrage volontairement polémique et assumé comme tel par l'auteur, écrit, non par un historien aéronautique, mais par un avocat, qui a ainsi voulu apporter sa rigueur de juriste à l'étude de ce « cold case ». Toutefois, il prend, de manière un peu trop systématique à notre goût, le contre-pied de Parshall/Tully pour dérouler une sorte de plaidoyer à charge. Il se perd parfois dans des détails sans apporter de pièces à conviction (en particulier, en affirmant que le message du *Tone* 4 n'aurait été reçu qu'à 08h00 et que l'état-major de la Marine impériale savait dès le 31 mai que les Américains avaient éventé les plans de Yamamoto). Cerise sur le gâteau, il se lance dans un « what if », aussi délirant que peu convainquant, sur la manière dont se serait déroulée la suite des événements si les Japonais avaient vaincu à Midway. Il est à réserver aux passionnés de la guerre du Pacifique, qui y trouveront nombre de détails intéressants et une vision de la bataille quelque peu décalée, mais qui mérite attention.







aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir
www.caraktere.com

n°6
LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945

n°7
SPITFIRE SUR L'EUROPE

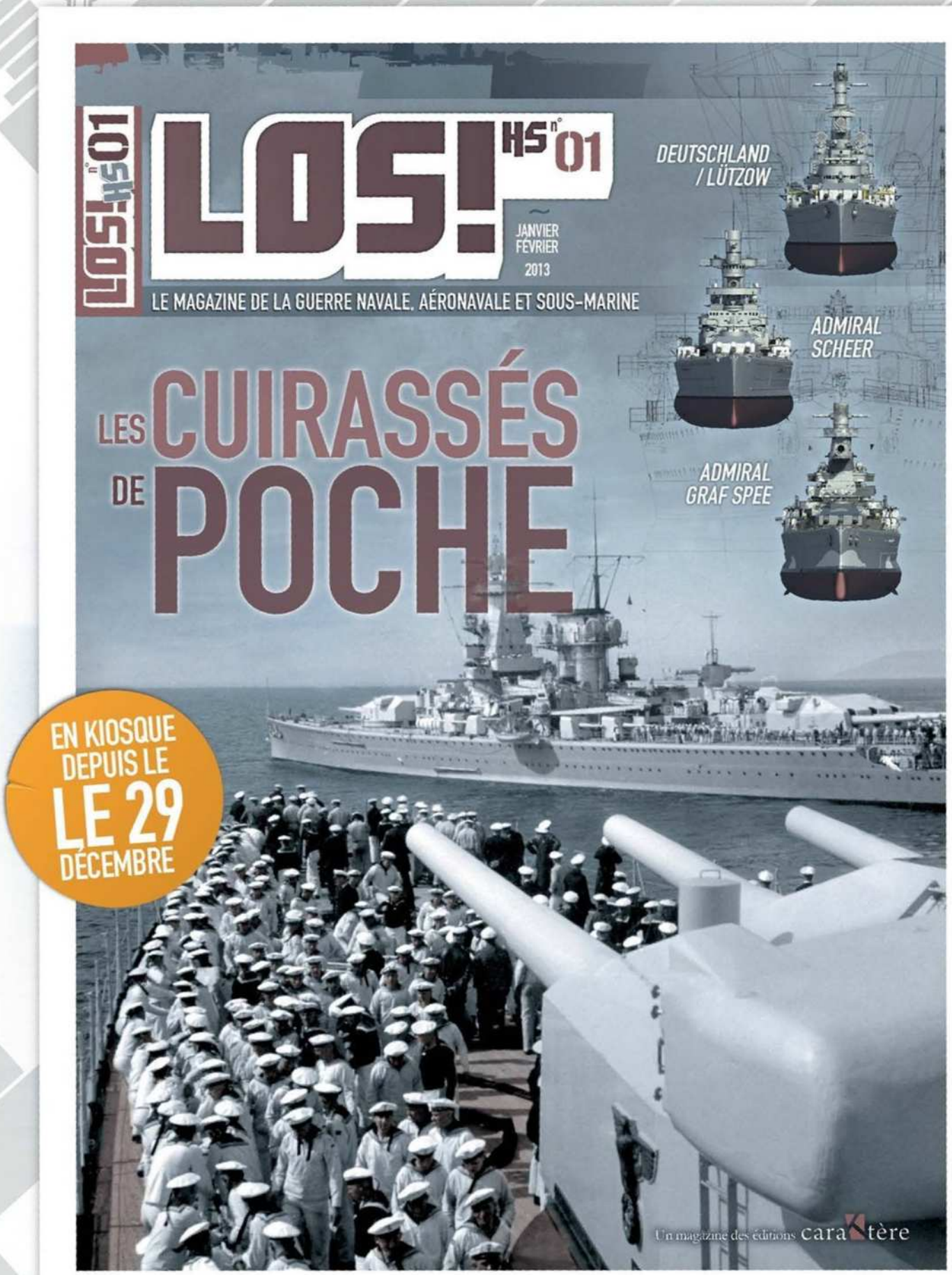
n°8
ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 1

n°9
ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE TOME 2

n°10
LE ZÉRO À L'INFINI

n°11
LES PHANTOM ISRAELIENS AU COMBAT

HORS-SÉRIE N° 12 & N° 13


LOS! HS n° 01
LOS! HS n° 01
JANVIER FÉVRIER 2013
LE MAGAZINE DE LA GUERRE NAVALE, AÉRONAVALE ET SOUS-MARINE
DEUTSCHLAND / LÜTZOW
ADMIRAL SCHEER
ADMIRAL GRAF SPEE
LES CUIRASSÉS DE POCHE
EN KIOSQUE DEPUIS LE LE 29 DÉCEMBRE
Un magazine des éditions caractère

LOS!

HORS-SÉRIE N°1

LES CUIRASSÉS DE POCHE

« PLUS RAPIDES QUE TOUS LES BÂTIMENTS DE LEUR FORCE, ET PLUS FORTS QUE TOUS CEUX DE LEUR VITESSE. »

Telle est la formule qui caractérise, dès la planche à dessin, les *Panzerschiffe* de la classe Deutschland. Conçus pour correspondre aux exigences du traité de Versailles, ces trois « navires blindés » vont s'avérer être particulièrement adaptés à la guerre de course. Redésignés « croiseurs lourds », le *Deutschland* (alors renommé *Lützow)* et l'*Admiral Scheer* écumeront plus d'une mer à la recherche de leurs proies ! Et l'*Admiral Graf Spee* ? Au terme de sa première croisière atlantique, il se sabordera en baie de Montevideo en décembre 1939, alors que la guerre vient à peine de commencer… C'est l'histoire de ces trois destins que vous allez lire dans ce premier hors-série *LOS!*. Au fil de ses 116 pages, vous retrouverez tous les détails de leur existence opérationnelle. Chacun des cuirassés de poche a droit à son propre historique, mêlant événements-clefs et anecdotes, portraits des commandants et engagements décisifs, aspects techniques et questions stratégiques. Attendez-vous à être torpillé en 1937 au large d'Ibiza avec le *Deutschland,* à croiser au sud de Madagascar avec le *Graf Spee* en 1939 ou dans l'océan glacial Arctique en 1942 avec le *Scheer* !

Illustré par de très nombreuses photographies inédites ou peu connues, ce texte est aussi accompagné, pour tous les bâtiments, d'infographies 3D, de plans filaires et de profils couleurs. Vous pourrez ainsi apprécier à leur juste valeur les évolutions technologiques, les camouflages et les différences entre les trois navires de la classe.

Réunir en un seul ouvrage l'histoire passionnante des cuirassés de poche est une première en France, que sont fières de vous proposer les éditions Caraktère !

LOS! HS N°1 - LES CUIRASSÉS DE POCHE, 112 P. - 14€90

120 SECONDES FATALES

LA BATAILLE DE MIDWAY

Si la bataille de Midway semble s'être jouée sur le fil du rasoir, une analyse plus fine démontre que les erreurs stratégiques des Japonais ont été plus graves et plus déterminantes que les fautes tactiques habituellement imputées à l'amiral Nagumo et que la chance n'a tenu qu'un rôle mineur dans la déroute de la redoutable *Kidô Butai*.

Tournant de la guerre du Pacifique, la bataille de Midway l'a effectivement été, en raison de la perte de quatre des six porte-avions d'escadre que comptait la Marine impériale. Toutefois, si le sort des armes avait été inversé, le Japon n'y aurait remporté aucun succès décisif face à un géant industriel tel que les États-Unis, aucune avancée suffisante pour contraindre Roosevelt à négocier la paix. La Marine impériale aurait certes gagné du temps, six mois, un an peut-être, mais cent fois elle aurait dû remettre l'ouvrage sur le métier et, à ce petit jeu, elle n'était ni préparée ni armée.

Pour n'avoir su ou pu définir une doctrine cohérente, les Japonais vont perdre cette bataille, dont le destin sera finalement scellé en deux minutes – 120 secondes qui consacreront le naufrage stratégique de la Marine impériale et celui de quatre de ses plus précieuses unités, autant dire la perte de son atout majeur : sa force de projection.

Ce hors-série, rédigé par Christian-Jacques Ehrengardt, propose une vision nouvelle de la bataille de Midway, revisitée grâce à la publication de nombreux documents inédits au cours de ces dernières années. Abondamment illustré, le texte est – marque de fabrique de l'auteur – émaillé de nombreux témoignages de première main, qui rendent le récit vivant et finissent par entraîner le lecteur à moins de 10 m au-dessus de vagues de l'océan Pacifique pour lancer une torpille sur l'*Akagi*...

aero JOURNAL HORS-SERIE

Aérojournal Hors-série n°14
Février - Mars 2013

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 14H - F: 14,90 € - RD